



Влада на Република Македонија
 Министерство за транспорт и врски



Министерство за
 транспорт и врски
 МАКЕДОНИЈА ВО ДВИЖЕЊЕ

Ул. Даме Груев број 6, 1000
 Скопје,
 Република Македонија
 Тел. + 389 (0)2 3145 497
 Факс: + 389 (0)2 3126 228
 Е-пошта: info@mtc.gov.mk
 Сајт: www.mtc.gov.mk

Датум: 03.09.2013

До: Г-дин Игор Трајковски, Директор
 Управа за животна средина
 Министерство за животна средина и
 просторно планирање

Архивски знак _____
 Рок на чување _____
 Датум: _____ год.
 Скопје
 Потпис _____

Предмет: Известување на намера за изведување на проект
 реконструкција на железничката пруга на
 делницата Драчево-Велес од Коридор 10.

Врска: Наш бр. 29-6148
 Ваш бр.

Почитуван Г-дин Трајковски,

Во прилог на дописот Ви го доставуваме Известување на
 намера за изведување на проект реконструкција на железничката пруга на
 делницата Драчево - Велес од Коридор 10, со прилози.

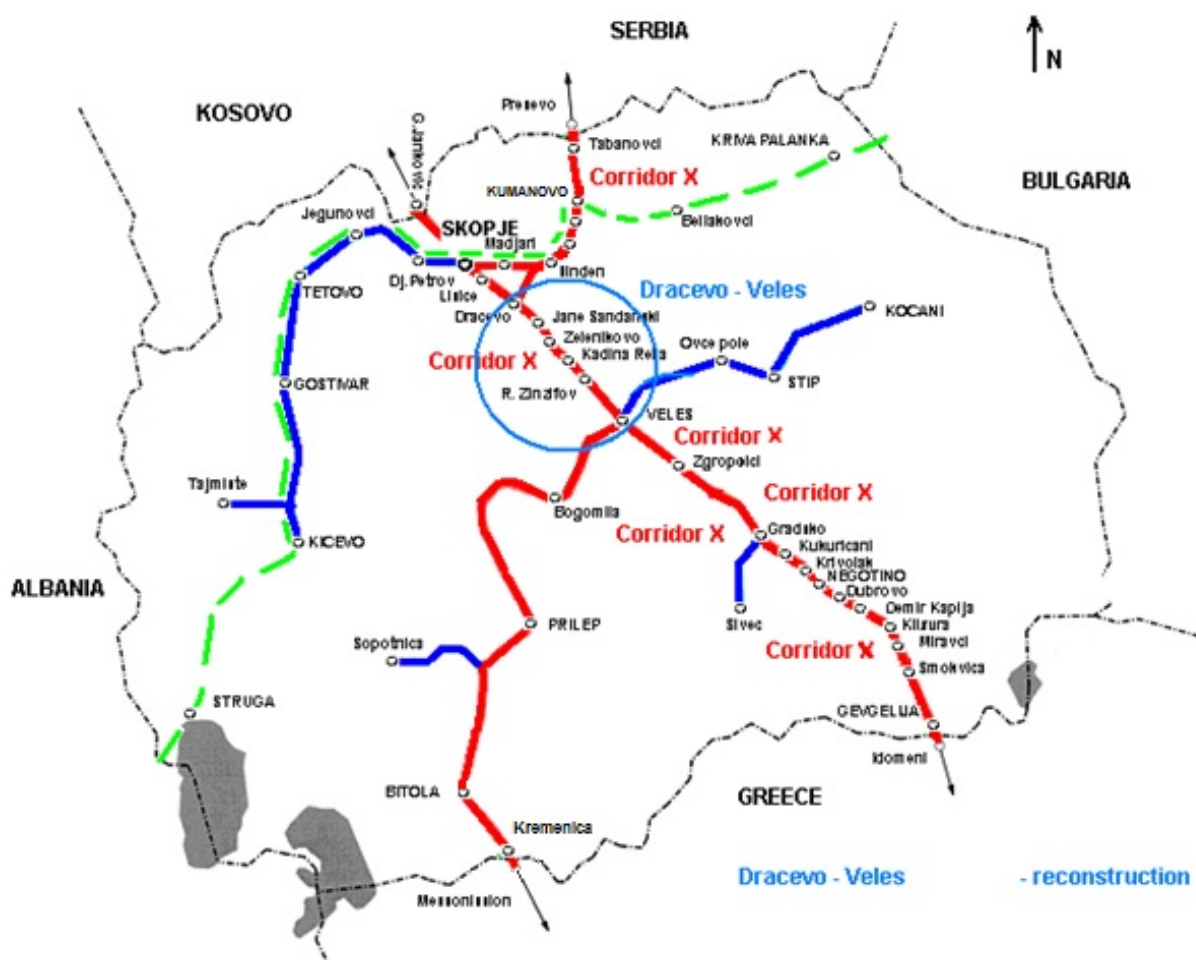


РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
 МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА
 И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ
 С К О П Ј Е

Примено: 05.09.2013			
Орг. Едини.	Број	Почеток	Вредност
11	8039	/1	

Изработил: М.Н.
 Контролирал: Н.Р.
 Одобрил: Д.С.

Известување на намера за изведување на проект реконструкција на железничката пруга на делницата Драчево-Велес од Коридор X



Име на проектот: реконструкција на железничката пруга на делницата Драчево-Велес од Коридор X

1. Информации за инвеститорот

- Инвеститор: Министерство за транспорт и врски
- Адреса: Даме Груев бр.6, 1000 Скопје
- Телефон/Факс: +389 2 3 145 497 факс: +389 (0) 2 3126 228
- Име на на назначеното лице за контакт: Дарко Спироски
- Контакт телефон и Email: darko.spiroski@mtc.gov.mk

2. Карактеристики на Проектот

Категорија на предложениот проект

- Во согласност со Уредбата за определување на проектите и за критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапка за оцена на влијанието врз животната средина („Службен весник на РМ“ бр. 74/2005и 109/09), проектот припаѓа во Прилог II – точка 10 (в) Проектите за изградба на железнички пруги и на капацитети за претовар за комбиниран сообраќај, и на терминали за комбиниран сообраќај и подземни железници, жичари (проекти што не се вклучени во Прилог 1) и точка 16. Секоја измена или проширување на проектите наведени во Прилог I или во Прилог II, постојните, одобрени, реализирани проекти или проекти во процес на реализација, којашто би можела да има значајни негативни ефекти врз животната средина, односно во проекти за кои утврдува потребата за спроведување постапка за оцена на влијанието врз животната средина (Генерално определени проекти), во согласност со критериумите утврдени во членовите 5, 6, 7 и 8 од споменатата Уредба.

Причини поради кои се смета дека е неопходна оцена на влијанијата врз животната средина:

- Железничка Пруга „Драчево-Велес“ е постојна и дефинирана како дел од Коридорот Хи елинија. Истата есо должина од35 km и конструирана за оптеретување со мали брзини на возовите. Кога пругата би останала на истата траса, неопходна е нејзина реконструкција, проширување и ремонт (во должина од 35 km) за да обезбеди побрз пренос на патници и стока и да се усогласи со барањата на Европската заедница и Европскиот Коридор X (120 km/h и 160km/h).

- Во услови на изградба на брана-Велес, при идна реализација на системот на брани на р. Вардар (Национален Проект за развој на енергетскиот сектор-Вардар, енергетски потенцијал), ќе биде потребна дислокација на дел од постојната пруга Драчево-Велес и нејзина реконструкција и проширување (на деловите кои ќе ја пратат постојната делница), заради обезбедување на поголеми брзини на пругата.
- Физибилити Студијата, врз основа на која ќе се подготвуваат идејни решенија и основни проекти, а воедно врз основа на која се подготвува и ова Известување за намера за изведување на Проектот, разработува сценарија во услови кога проектот за изградба на ХЕ Велес би бил реален. Истата се базира на ИдеенПроект, изработен од Градежниот Факултет при Универзитетот „Св. Кирил и Методиј“, во 1989 година.

Заради фактот што спомнатите активности ќе предизвикаат дислокација на дел од постојните станични згради, изградба на нови, проширување на дел од постојната пруга, изградба на мостови и тунели, активности кои ќе генерираат емисии во животната средина, кои од своја страна (во зависност од рецепторите) ќе резултираат со можни влијанија (позитивни и негативни) врз животната средина, луѓето и општествената заедница, се препорачува да се изработи Студија за оцена на влијанието врз животната средина, во која ќе бидат вклучени и социјалните аспекти.

Општи податоци за проектот

Добрата географска позиција на земјата придонеле за развој на меѓународен сообраќај во двете транс-национални оски: Север-Југ (Коридор X) и Исток-Запад (Коридор VIII) поврзани со транс-европскиот транспортен мрежи. Националните приоритети за развој на транспортниот сектор се дефинирани во следните национални и регионални стратешки документи:

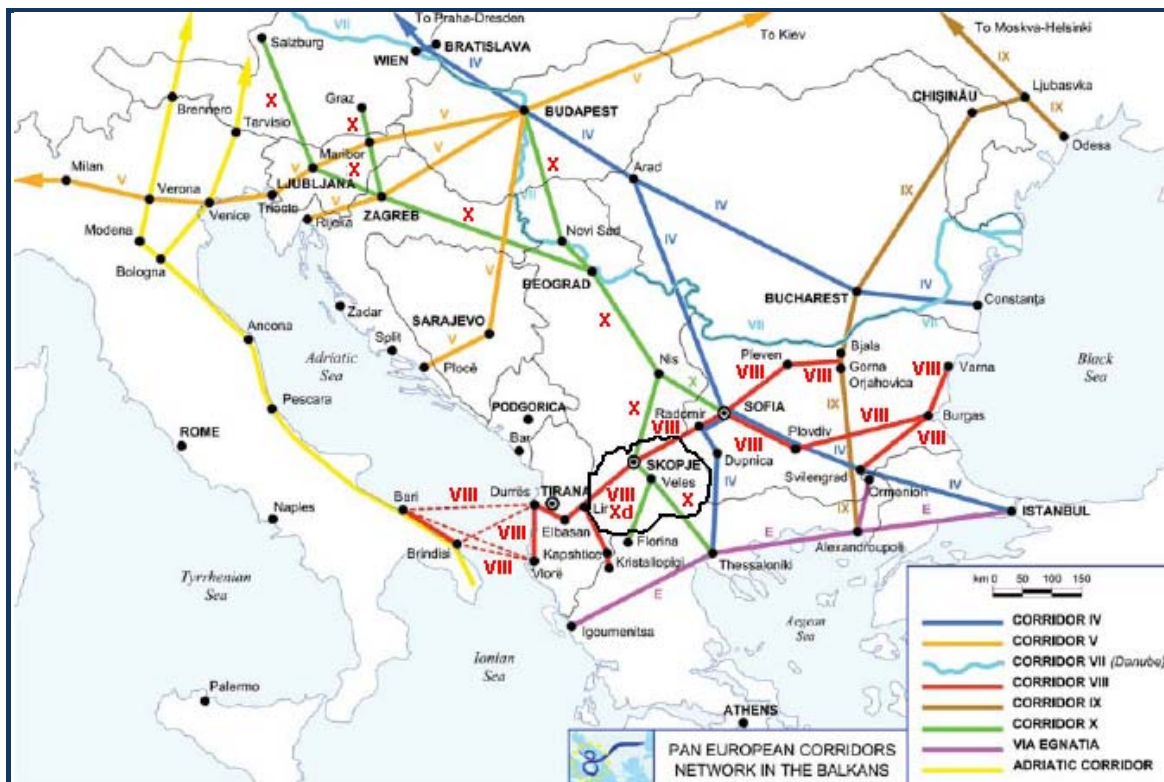
- Националната транспортна стратегија 2007-2017;
- Програма за јавни инвестиции 2009-2011;
- Национален план за развој 2009-2011;
- Инвестициски план за патишта 2009-2013;
- Финален извештај на Групата на високо ниво 2005;
- Петгодишниот план на SEETO 2009-2013.

Како земја кандидат, Р. Македонија има право да добие пред-пристапна помош, преку Инструментот за пред-пристапна помош (ИПА). Во согласност со член 147 од Регулацијата на Комисијата (ЕЗ) бр. 718/2007 од 12 јуни 2007 за спроведување на Регулацијата (ЕЗ) бр. 1085/2006 од 17 јули 2006 година за основање на Инструментот за пред-пристапна помош (ИПА), транспортната инфраструктура е дефинирана како еден од приоритетите што треба да се поддржани во рамките на ИПА Компонентата за регионален развој. Една од одлуките на Европската Комисија е донесување на повеќегодишната Оперативна

програма "Регионален развој 2007-2009", а особено мерката 2.1 "Подобрување на железничката инфраструктура по должината на југоисточниот дел на Европа, главната регионална мрежа". Европската комисија со решението одобри доделувањето на управување со овој проект на националните власти во Р. Македонија, во однос на управувањето на Оперативната програма за регионален развој 2007-2009 година.

Министерството за транспорт и врски (МТВ) е надлежна институција за транспортниот сектор во земјата. Секторот за железници кој е во рамките на МТВ изведува активности поврзани со регулирањето на железничкиот систем, условите за обврска за јавна услуга, управување со железничкиот сообраќај и подобрување на железничкиот транспорт и инфраструктура. Одделот за железници спроведува и надзор над законитоста на работењето на инфраструктурата и на операторите, го следи европското законодавство во соодветниот домен и предлага одлуки за хармонизирање со европските директиви и прописи со националното законодавство. Според Законот за трансформација на МЖ Скопје, ("Сл. весник на РМ" бр.29/05), јавното претпријатие (МЖ) е поделено на два ентитета, Управата за јавни претпријатија за железничка инфраструктура (МЖ-инфраструктура) и компанија за превозот, Акционерско друштво за транспорт (МЖ-транспорт). Додека во Законот за железниците од јули 2005 година ("Сл. весник на РМ" бр.64/05) се дадени насоки за инфраструктурниот пристап и надоместокот за патничките услуги. Законот кој се однесува на железничкиот систем е усвоен во април 2010 година ("Сл. весник на РМ" бр.48/10) каде се уредуваат развојот, организацијата, работењето, управувањето и безбедноста на железничкиот транспорт. Агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги е основана според Законот за Агенција за регулирање на пазарот на железнички услуги ("Сл. весник" бр.07/08), и тоа е во функција од јануари 2009 година. Постојаното одржување на железничката инфраструктура е обврска на Одделението за одржување на железничка пруга во рамките на ЈП за железничка инфраструктура. Железничката инфраструктура во земјата е поставена од 1873 со линијата железничката пруга Скопје-Солун (Грција). Вкупната должина на железничката мрежа се состои од 699 km класично една линија и 160 km на индустрискиот колосек. Мрежата е со еден колосек, а само делници од Коридорот X се електрифицирани. Сите колосеци имаат стандарден мерач на 1435 mm. Железничката мрежа главно се состои од континуирано заварени шини (CWR). Главните линии се состојат од S49 или S54 шини и дрвена граѓа или од бетонски прагови со крути затеги (K-систем). Железничката линија на Коридор X започнува од прекуграничната станица Табановце на север (граничната линија со Србија) и завршува на југ со прекуграничната станица Гевгелија (граничната линија со Грција). Вкупната должина е 215 km, целосно електрифицирани тип 25 kV/50 Hz, со реле сигурносниот уред тип Сименс, со 25 станици со АРВ. Квалитетот на железничката инфраструктура во земјата е лоша и затоа рехабилитација и надградба на железничките врски долж Пан-Европскиот Коридор X е прилично потребно и има за цел подобрување на сигурноста и безбедноста, намалување на времето на патување за патници и товар при користење на железничкиот транспорт. Гледајќи дека 85% од вкупниот железнички

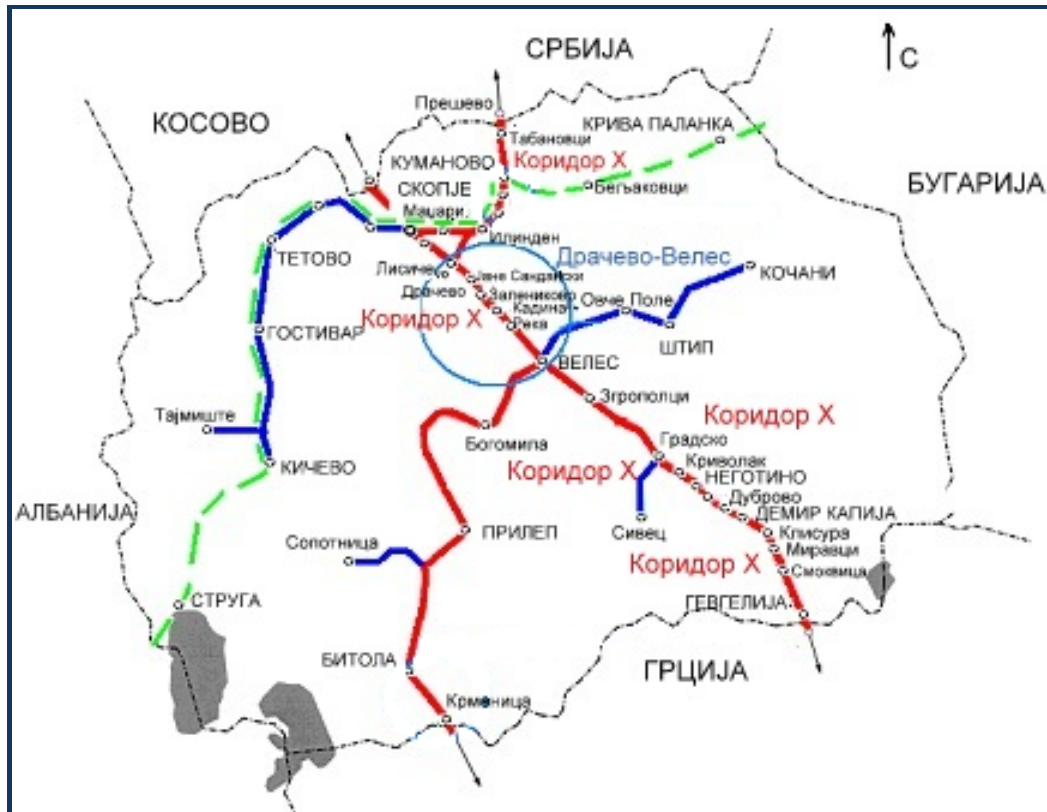
транспорт во земјата се врши преку Коридорот X, посебен приоритет е даден на зголемување на брзината на одредени делници од железничката линија со цел да се постигне технички услови на ниво на ЕУ.



Слика 1 Пан-Европски коридори на Балканот

Пругата „Драчево-Велес“ е дефинирана како дел од Коридорот X и за истата е неопходно да се направи реконструкција на околу 35km електрифицирана железничка линија. Железничката линија која веќе постои и е со мала брзина треба да се зголеми од првично наменета 80km/h до:

1. 120km/h едноколосечна електрифицирана железничка линија или
2. 160 km/h двоколосечна електрифицирана железничка линија.



Слика2 Приказ на делниците, кои се предмет на Проектот

Особеноста на оваа делница е фактот што сегашната железничка пруга е во близина и ја прати реката Вардари постојечкиот автопатот долж Коридорот X. Во услови на реализација на ХЕ Велес, како дел од Глобалниот Проект „Реката Вардар-Енергетски ресурс“, делот од пругата Драчево-Велес би бил поплавен и истиот треба а се дислоцира.

Во идниот проектна двојно електрифицирана железничка линија забрзина од 160km/h изготвен од страна на Градежниот факултет-Скопје (март 1989 година) земена е во предвид и изградбата на идната брана, предвидена во близина на градот Велес. За таа цел направена е нова траса која ќе ги задоволи потребите на железничкиот сообраќај, а воедно ќе ги запази сите можни инфраструктурни системи долж делницата.

Конкретни податоци за предложениот проект-делница Драчево-Велес

На 138-мата седница на Владата на Република Македонија, одржана на 04.06.2013, беа разгледани предложените алтернативи за реконструкција на железничката траса Драчево-Велес и беше донесена одлука за прифаќање на предложениот Коридор 2 како најсоодветна опција и се задолжува Консултантот да изработи подетална анализа на предложените алтернативи во рамките на Коридорот 2, како и Кост Бенефит Анализа и Студија за Оцена на влијанијата врз животната средина.

Во рамките на преферираниот Коридор 2 има повеќе сценарија:

- Сценарио 160_24d: Изградба на нов двоколосечен коридор со брзини до 160 km/h на левата страна на долината на Вардар со мин $R = 1.500$ m, кој минува низ селата Орешани, Таор и Катланово.
- Сценарио 120_21s: Нов коридор во близина на 160_24d, освен за делот помеѓу стационожа km 16-29, со мин $R = 800$, со цел да се минимизираат ископувачките работи, како и должината на структури (мостови, вијадукти и тунели), каде што тоа е можно. Трасата е дизајнирана врз основа на параметар за брзини до 120 km/h.
- Сценарио 120_24s: Станува збор за траса која е идентична со трасата од коридор 160_24d, со единствена разлика што се работи за едноколосечна пруга.

Постоечките Идејни проекти за железничка пруга ја земаат предвид изградбата на браната, која е предвидено да се изгради на север од градот Велес на реката Вардар.

Усогласување на пругата Драчево - Велес која на дел поминува низ ридско- планинскиот регион, во целина започнува од станица во Драчево па се до станицата во Велес.



Слика 3 Коридор 2 од трасата Драчево - Велес

Усогласувањето е направено за максимално искористување на постојната морфологијата на падините на Вардарската долина, за качување и обратно, со цел да се избегне потребата за поставување на големи структури. Главната делница се однесува на km. 69+000 до km. 496+000, односно од станицата во Драчево до станицата во Велес.

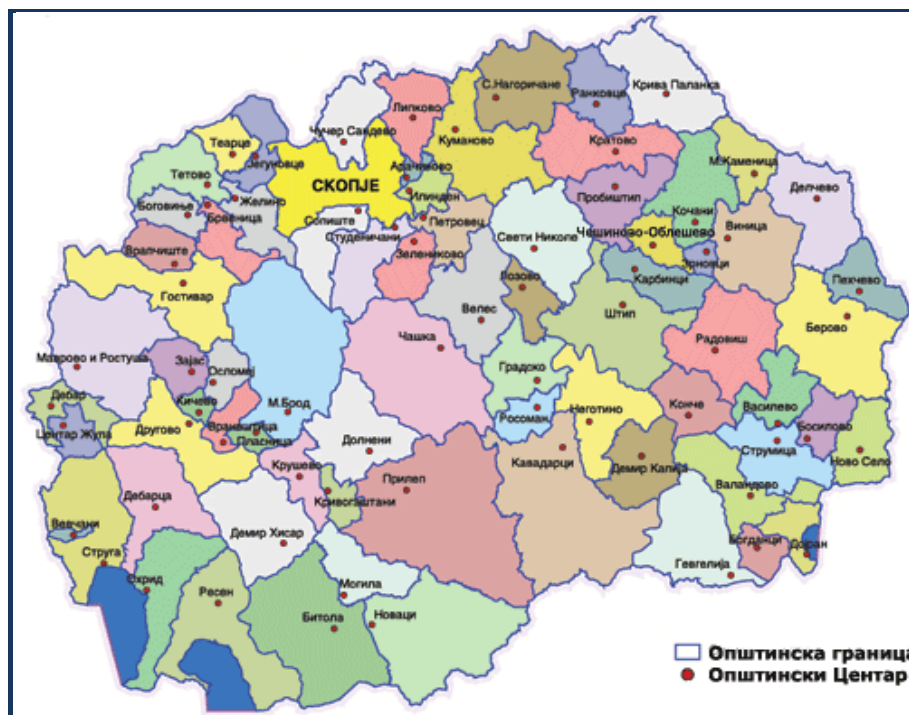
Трасата е во непосредна близина на бреговите на реката Вардар, каде некои од постојните делови се тешко достапни од регионалниот пат. Со цел оваа пруга да им служи и на селата, кои се поставени на ридскиот терен западно од реката Вардар, се планира да се постават неколку стојалишта. Се предвидува да се користат неколкуте кратки тунели и премини/вијадукти се со цел да се опфатат сите населени места во областа.

Основните параметри на Коридор 2 се:

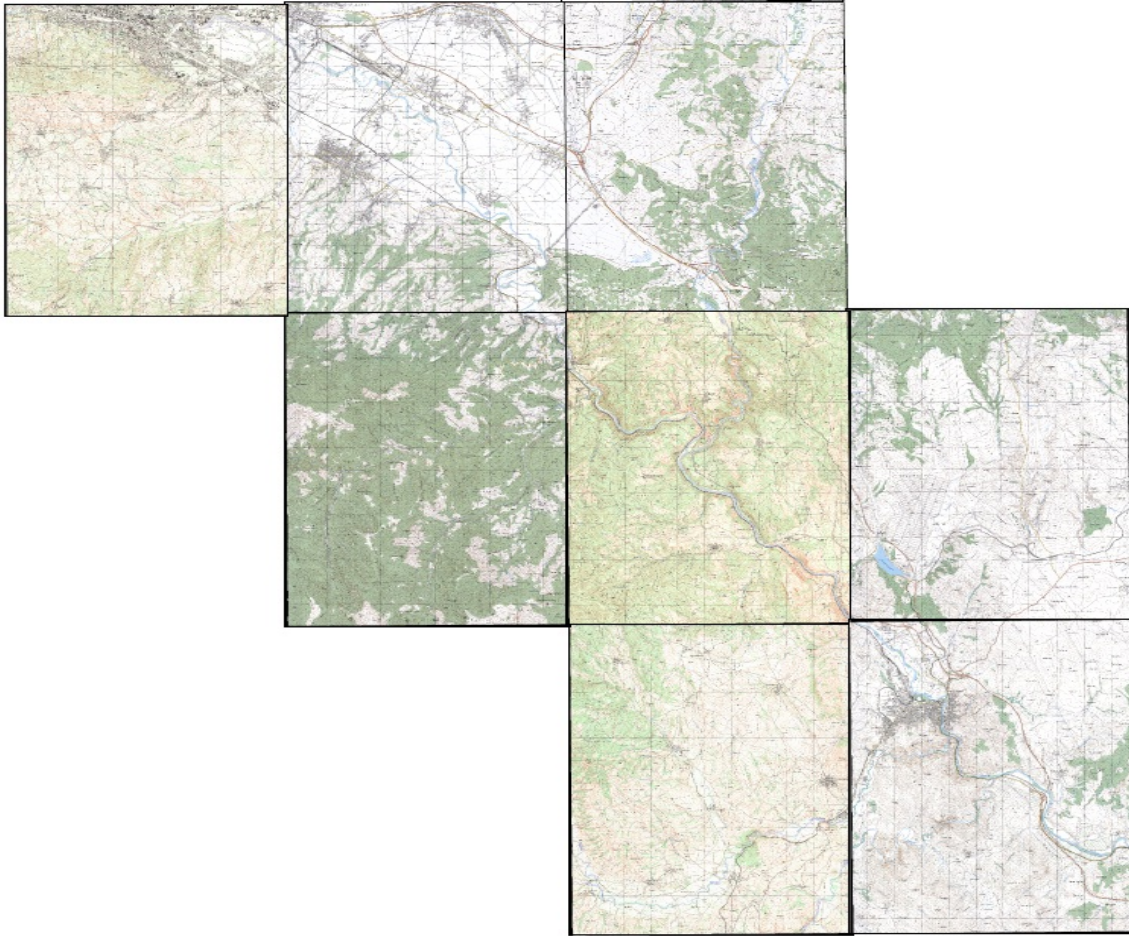
Коридор Сценарио	II		
	160_24d	120_21s	120_24s
Должина на коридорот	32.6	35.5	32.6
Должина на тунел			
вкупно	10.7	9.7	10.7
најкраток	1.7	0.2	1.7
најдолг	9.0	3.9	9.0
Должина на мост	0.4	0.3	0.4
Должина на вијадукт	0.6	1.2	0.6
Должина на галерија	0.3	2.3	0.3
Должина на пристапен пат	17.3	19.3	17.3

3. Локација на проектот

Целиот проект е планиран да се изведе на територијата на општините Кисела Вода, Студеничани, Зелениково, Петровец и Велес.



Слика 4 Местоположба на трасата во однос на другите општини во Р. Македонија



Слика 5Топографска карта¹

На следните фотографии прикажан е дел од трасата на пругата која треба да се реконструира.



¹ Во прилог на Писмото за намери е дадена попрегледна топографска карта на теренот



Предложената траса минува низ неколку чувствителни подрачја, од аспект на културни вредности и од аспект на подрачја кои имаат воведен степен на заштита, како природни вредности, тоа се:

➤ Археолошките локалитети:

- „Северна некропола на Градиште кај с. Таор“, кој се простира на северното и северозападното подножје од ридот Градиште на кое се идентификувани погребувања од IV век до V век п.н.е.;
- „Кале“ кај с. Сопот, идентификуван како граиште (кастел) од римскиот и доцноримскиот период, лежи на 1 km западно од селото и
- „Дабинци“ кај с. Сопот, претставува тумулантна некропола од железно време и се наоѓа на 1 km источно од селото од обете страни на патот Скопје-Велес.

➤ Природни вредности:

- Центарот за вештачко производство на дивеч-Фазанерија Катланово, кој се наоѓа во рамките на Јавното претпријатие за управување и заштита на повеќенаменското подрачје "Јасен" - Скопје и
- Катлановско Блато, кое претставува мочуришна површина во Скопската Котлина. Тоа се простира на површина од 70 хектари и е собирна станица на птиците-преселници наесен од Северна Европа. Катлановското блато во 1965 година согласно „Законот за заштита на природните реткости“ е ставено под заштита.

Во Прилог 1 се дадени следните тематски карти на национално ниво, релевантни за оцената на влијанијата врз животната средина:

- Топографска карта (зголемена верзија)
- Користење на земјиште
- Водни ресурси
- Природно наследство
- Животна средина
- Културно наследство
- Користење на земјоделско земјиште
- Сообраќајна инфраструктура
- Водостопанство и енергетска инфраструктура

Овие карти се проекции до 2020 година и претставуваат интегрален дел на Просторниот план на Република Македонија, како основен национален плански документ.

4. Карактеристики на можно влијание

Според активностите кои се одвиваат и начинот на работа на реконструкцијата/изградбата на пругата помеѓу Драчево и Велес, не се очекуваат големи значајни влијанија врз животната средина, но сепак може да се издвојат неколку позначајни влијанија врз животната средина:

4.1 Загадувањена воздухот

Потенцијалното загадување на воздухот во основа многу се разликува во тек на реконструкцијата од загадувањето на воздухот во тек на експлоатација.

Во тек на изградба на нови делници, обновувањето и реконструкцијатана старата делница, можните загадувања на воздухот се резултат од расчистување на наноси од земја и растенија должтрасата,изградба на мостови, пробивање тунели, прочистување на долниот и горниот стрoј на пругата и негово отстранување (на одредени секции).

Тие емисии се:

- прашина од изведување на активностите,
- издувни гасови од механизацијата која учествува во активностите,

Во тек на експлоатација/оперативната фаза, не се очекуваат влијанија врз животнатасредина, со оглед на фактот што пругата ќе биде електрифицирана и дизел локомотиви ќе се употребуваат само во исклучителни моменти.

Мерки кои ќе се применат за намалување на можните влијанија ќе се однесуваат на:

- редовно сервисирање на механизацијата,
- кога активностите се изведуваат во близина на населено место или место со посебни карактеристики, да се води сметка за периодот на изведување на активностите, за да се намали влијанието врз здравјето на луѓето (вдишување на прашина),
- во сушни периоди, да се применат супресори за намалување на прашината.

4.2 Загадување на водите

Интензитетот и формата на загадување на површинските и подземните води може да се разгледува во фаза на градба, реконструкција/обновување и фаза на експлоатација.

За време на реконструкцијата/изградба на нова делница на трасата и изградба на пропратните станични структури може да дојде до испуштање на отпадни води од камповите каде ќе бидат сместени работниците и отпадни масла и масти од употребената механизација.

Исто така, непрописно одложениот комунален или отпад од растенија (како резултат на расчистување на колосеците) и заменетите дрвени прагови може да ги загади подземните води или површинските води (р. Вардар).

При изградба на мостови, може да се јави градежен материјал или ископан материјал од река и брегови на река, одложен на бреговите на површинските водотоци или канали, кои ќе направат завирување, во кои е можно развивање на микрофлора и биолошко распаѓање на органски материјал. Ова може да го промени квалитетот на водата во површинскиот водоток.

Процесите на градба на мостови можеби ќе бараат пренасочување на природниот тек на водотекот што може од своја страна да влијае врз флората и фауната покрај и во самиот водоток, а особено на ихтиофауната.

Во тек на експлоатација не се очекува загадување на површинските води, но со набивањето на подтлото и другите мерки заобезбедување на стабилност може да дојде до промена на пермеабилноста на тлото, со што може да се наруши режимот на површинските и подземните води. Исто така кога трасата е во насип може да биде сериозна физичка препрека на движењето на површинските и подземните води кои се

сливаат во тоа сливноподрачје движејќи се кон рецепиентот. При тоа може да дојде до непотребнозадржување на теренот и прекумерно негово влажење, па и до поплавување.

Мерки за намалување на загадувањата или нивно елиминирање:

- ✓ употреба на мобилни тоалети во камповите за работници, кои ќе бидат управувани од овластени служби;
- ✓ одлагање на отпадот на одредени места и негово редовно отстранување, на дневна основа, од овластено правнолице. При тоа да се води сметка да не се одлага било каков вид на отпад или материјал во непосредна близина на бреговата линија или во самиот водоток;
- ✓ редовно одржување на употребената механизација за да се исклучат можности од излевање на масла и масти. Доколку до излевање дојде, итно отстранување на слојот на загадена земја и нејзин соодветен третман;
- ✓ При изведување на градежните работи на мостови, кои бараат преградување во речното корито, да се обезбеди проток на вода/биолошки оптимум.
- ✓ при изведување на активностите да се води сметка при примена на мерки за стабилизација на подлогата за да се обезбеди несметан проток на водните струи (да се обезбедат дренажи, долж трасата), кои ќе го следат природниот тек на струите.

4.3 Отпад

Во фазата на реконструкција/иградба на пругата се очекува да се создаде отпад од:

- растително потекло,
- комунален отпад од работниците, ангажирани во активностите и
- масти и масла кои се користат кај опремата за транспорт и товарење на материјалот и амбалажа (метални или пластични кутии и канти).
- Ископана земја.

Доколку не се управува соодветно со отпадот, истиот може да има влијанија врз квалитетот на водите и почвата.

Во тек на експлоатацијата на пругата не се очекува да се создава друг вид отпад, освен комунален отпад од станичните постројки и растителен отпад од редовното одржување на пругата.

Мерки за намалување или елиминирање на влијанијата:

- ✓ правилно одлагање и управување со сите видови отпад и нивно предавање на овластени субјекти;
- ✓ подигањето на отпадот да биде на дневна основа;
- ✓ отстранетите дрвени прагови, до нивното финално третирање/одлагање, да се одлагаат на безбедно, водобнепропусно плато.

4.4 Бучава

Бучава ќе се јавува при реконструкцијата/изградбата на пругата, како резултат од механизацијата која ќе го оспособува теренот за поставување на пругата, механизација за копање на тунели и механизацијата употребена за чистење на долниот и горниот строј, како и мesteње на бетонските прагови и шините.

По завршувањето на изградбата, бучава ќе се создава само од транспортните средства за кои е наменета пругата. Емисиите на бучава нема да имаат постојан/непрекинат карактер.

Мерки за намалување на влијанијата:

- ✓ Поставување на кампови за работници во области, во кои нема населени места или поединечни објекти;
- ✓ Поставување на машински паркови на оддалеченост од населени места;
- ✓ Во областите, каде има населени места, активностите да се изведуваат само во периодот од 8.00-20.00 часот со прекин од 15.00-18.00 часот.
- ✓ Поставување на звучни бариери во подрачја каде има населени места или зони за одмарање и болници.

4.5 Вибрации

Појавата на вибрациите ќе биде поизразена во тек на изградбата/реконструкција, од колку во тек на експлоатација, бидејќи тогаш се користат многу потешки возила и останата механизација.

Мерки за намалување на влијанијата од создадените вибрации се:

- ✓ навремено известување на жителите за можни минирања,
- ✓ Компензација на штети (напукнување, рушење).

При користење на пругата се очекуваат вибрации при поминување на транспортот.

Мерки за намалување на влијанијата од вибрации за време на оперативната фаза на пругата се состојат во примена на добра градежна пракса и вградување на технички решенија-амортизери.

4.6 Биодиверзитет и Пејсаж

Со оглед на фактот што се предвидува дислокација на постојната пруга, нови зафати и проширувања, се очекуваат негативни влијанија врз биолошката разновидност, карактеристични живеалишта и природно создаден пејсаж. Заради тоа во фазата на подготовка на Студијата за оцена на влијанијата врз животна средина ќе се преземат истраги на екосистемската и видова разновидност на теренот.

Заради постоење на обрасмени површини, кои може да бидат живеалиште на различни видови од фауната, особено птиците, при спроведување на активности за расчистување,

ќе се води сметка да не се уништи подмладок на одредени животински видови. Доколку се најдат млади или гнезда на птици истите ќе се префрлат во соодветни услови.

За време на градбата ќе се воспостават протоколи за однесување на работниците, при што строго ќе се забрани ловење или риболов на теренот каде се одвиваат активностите, како и убивање на видови амфибии и рептили.

Строго ќе биде забрането сечење на вегетација, доколку до тоа дојде, ќе бидат преземени компензациони мерки.

Ќе се воведат забрана за создавање високи кушишта градежен материјал или отпад, кои битно ќе влијаат врз пределот во фазата на градба.

4.7 Прекугранични влијанија

Активностите за реконструкција/изградба, обнова на колосеците на пругата, како и изградба на пратечка инфраструктура (станични згради), нема да предизвикаат влијанија во прекуграничен контекст. Активноста по својот обем не е предмет на Еспоо Конвенцијата за оцена на влијанијата врз животната средина во прекуграничен контекст.

5. Дополнителни информации

Во Фазата на прибирање податоци за проектот, направени се средби со заинтересираните страни и јавноста, и тоа:

- Консултација со засегнати страни, одржана во просториите на АРМ на 23.01.2013;
- Консултација со засегнати страни, одржана во просториите на општина Велес на 17.07.2013;
- Консултација со засегнати страни, одржана во просториите на АРМ на 18.07.2013;
- Консултација со локалната самоуправа на општина Петровец, одржана на 25.07.2013 во просториите на општината;
- Консултација со локалната самоуправа на општина Зелениково, одржана на 25.07.2013 во просториите на општината;
- Состанок со ЈКП Зелениково, одржан на 06.08.2013 во просториите на Претпријатието;
- Консултација со локалната самоуправа на општина Студеничани, одржана на 25.07.2013 во просториите на општината.

Резултатите од состаноците, размислувањето на засегнатата јавност и претставниците од засегнатите општини и јавни институции, ќе бидат земени во обзир при оцена на влијанијата врз животната средина, како и предлагање на мерките за нивно ублажување.

Надлежен орган за издавање на Решение за спроведување на проектот е Министерство за животна средина и просторно планирање, односно Управата за животна средина.

Следувалста на проверка за утврдување на потребата од оцена на влијанието на проектот врз животната средина.

Скопје, 12.08.2013

**ЛИСТА НА ПРОВЕРКА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ПОТРЕБАТА ОД ОЦЕНА НА
ВЛИЈАНИЕТО НА ПРОЕКТОТ ВРЗ ЖИВОТНАТА СРЕДИНА**

Име на проектот: **Изградба и реконструкција на железничката пруга на делницата Драчево-Велес од Коридор X**

Листата на проверка за утврдување на потребата од ОВЖС треба прво да биде пополнета од инвеститорот и потоа да биде доставена до органот на државната управа надлежен за работите од областа на животната средина заради разгледување/комплетирање заедно со известувањето за намерата за изведување на проект:

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1. Дали изградбата, работењето или затворањето на проектот ќе содржи активности кои ќе предизвикаат физички промени на локалитетот (топографија, користење на земјиштето, промени во водните тела итн.)?				
1.1	Трајна или привремена промена на употребата на земјиштето, на земјишната покривка или на топографијата, вклучително и зголемувања во интензитетот на употреба на земјиштето?	Да	Деловите, односно површината на која ќе биде поставена пругата трајно ќе го пренамени земјиштето	Да, во одредени секции, каде ќе се изведуваат градежни работи за пробивање тунели, изградба на мостови и дислокација на станични постројки, а особено во пределот на Катлановско Блато и Таор.
1.2	Расчистување на постоечко земјиште, вегетација и градби?	Да	Проектот е со линиски карактер и ќе има расчистување на земјиштето, а на некои делници и ископ на земјиште.	Да, околу 35 км ќе треба да се расчистат и да се постави транспортна мрежа. На евентуално ново формираната делница, ќе се врши ископ, минирање и градежни активности.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.3	Создавање на нови употреби на земјиштето?	Да	Пределот, разновидноста на екосистемите и видовите	Да, Со изградба на одредени структури ќе се промени сегашниот предел и визуриите. Исто така новите градежни структури може да бидат препрека за миграторните патишта на животните.
1.4	Предградежни испитувања, на пример ископ на дупки, тестирање на земјиштето?	Да	Геолошки, сеизмолошки испитувања, тестирање на нивото на подземните води итн и не се идентификувани негативни влијанија од проектот	Не, затоа што истрагит ќе се обавуваат на определено место и со ограничено времетраење
1.5	Градежни работи?	Да	Изградба на пруга, тунели и мостови	Да, измена на пејзажот, нарушување на живеалишта
1.6	Работи на рушење/отстранување на стари делови	Да	При рушење на стари објекти и отстранување на старите делови од пругата (шини и прагови, како и истрошен камен од долниот и горниот строј може да бидат засегнати делови од екосистемите, површинските и подземните води, почва и блиски населби.	Да, заради отстранување на големи количини отпаден амтеријал, кој во некои случаи ќе се одвива покрај река, во заштитено подрачје или во/во непосредна близина на населено место
1.7	Привремени локации што се користат за градежни работи или за сместување на градежни работници?	Да	На некои места ќе бидат поставени монтажни објекти. Истите не се дфинирани на ниво на Физибилити студија	Не, истите ќе бидат правилно одржувани и дислоцирани по престанок на градежните работи

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.8	Надземни градби, објекти или земјени насипи кои вклучуваат линеарни, т.е. должински конструкции (далноводи, телефонски водови, железничка инфраструктура, автопати), ископ на земја и пополнување со земја или ископи за објекти?	Да	Мостови, тунели, насипи, пристапни патишта, трансформаторски станици	Да, зарди употреба на материјали, машинерија, отстранување на вегетација, промена на пределот и можни влијанија врз здравјето на луѓето и социоекономските аспекти на заедницата
1.9	Подземни работи кои вклучуваат рударски активности или изградба на тунел?	Да	Пејсажи, природни живеалишта, шуми, водни текови, населени места	Да, ископ на камен за горен и долен строј на пругата, изградба на тунели и галерии.
1.10	Работи на култивирање на неплодно земјиште?	Не	Не	Не
1.11	Копање со багер?	Да	Онаму каде што тоа го бараат предвидените активности	Да
1.12	Крајбрежни градби, на пр. сидови крај море, пристаништа?	Не	Не	Не
1.13	Крајбрежни објекти?	Не	Не	Не
1.14	Процеси на производство?	Не	Не, се работи за транспорт по железница за патнички и транспортен сообраќај	Не
1.15	Објекти за складирање на стоки или материјали?	Да	Складирање на градежни материјали, средства за изградба на пруга и сл.	Можеби, доколку не се ракува со материјалите соодветно, пр. истекување на масло и сл.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.16	Постројки за третман или отстранување на цврст отпад или течни ефлуенти?	Не	Не	Не отпадот ќе се предава на овластени субјекти за натамошен третман или финално одлагање.
1.17	Објекти за долгорочно сместување на работници?	Не	Привремено сместување, во привремени објекти	Не
1.18	Нов копнен, железнички или поморски сообраќај за време на изградбата или работењето?	Да	Нови делници на постојна железничка пруга	Да, позитивен ефект во транспорт на добра и луѓе
1.19	Нова копнена, железничка, воздухопловна, водна или друга транспортна инфраструктура вклучувајќи и нови или изменети патишта и станици, пристаништа, аеродроми итн.	Да	Нови постојки по делницата и пристапни патишта до местото каде што се планира да се постави пругата	Да, позитивен ефект во транспорт на добра и луѓе
1.20	Затворање или пренасочување на постоечки транспортни патишта или инфраструктура, што доведува до промени на движењата во сообраќајот?	Да	Ова ќе биде времено само додека траат градежните/реконструкција активности	Не, затоа што се работи за временски прекин, кои ќе имаат краен позитивен бенефит.
1.21	Нови или пренасочени далноводи или цевководи?	Не	Не	Не
1.22	Зафаќање на водите, изградба на брана, подводен канал, прегрупирање или други промени на хидрологијата на водотеците или аквиферите?	Не	Не	Не

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.23	Премини преку водотеци?	Да	Во зависност од изборот на траса за пруга предвидено е изградба на мостови	Да, изградбата на мостови е поврзана со фундаирања, кои често се во самото речно корито. Можни се завирувања на одредени места и промена на протокот и квалитетот на водата.
1.24	Црпење или трансфери на вода од подземни или површински води?	Не	Не	Не
1.25	Промени во водните тела или на површината на земјата кои влијаат врз одводот или истечните води?	Не	Не	Не
1.26	Транспорт на персонал или материјали за градба, работење или затворање на објект?	Да	Со оптпочнување на градење на пругата неопходно ќе биде да се има на локацијата соодветен персонал, материјали за градба и сл.	Да, доколку правилно не се управува
1.27	Долгорочна монтажа или затворање на инсталација или работи на враќање во задоволителна состојба?	Не	Не	Не
1.28	Тековна активност за време на затворањето којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Не	Не	Не
1.29	Прилив на луѓе во одредена област било привремено било трајно?	Да	Прилив на привремено вработени лица, ангажирани од изведувачот на работите.	Не

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
1.30	Внесување на туѓи (надворешни) видови?	Не	Не	Не
1.31	Губење на автохтони видови или генетска разновидност?	Не	Не	Не
1.32	Некои други активности?	Не	Не	Не

2. Дали при изградбата или работењето на проектот ќе се користат природни ресурси како што се земјиште, вода, материјали или енергија, а особено ресурси што не се обновливи или се оскудни?

2.1	Земјиште, особено неуредено или земјоделско земјиште?	Да	Пругата ќе се гради главно на државно земјиште, иако во мал дел поминува низ лозја кои се дадени под концесија.	Фирмата која ја поседува концесијата за експлоатација може да има намален капацитет на производство на вино, како и квалитет на сортите што ги одгледува на лозјето.
2.2	Вода?	Да	За време на градбата, за санитарни потреби	Не
2.3	Минерали?	Не	Не	Не
2.4	Агрегати (песок, чакал, дробен камен)?	Да	Да за време на градбата или реконструкцијата ќе се користи нов или прочистен искористен дробен камен за изградба на долниот и горниот строј	Не
2.5	Шуми и дрвја?	Не	Не	Не

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
2.6	Енергенси, вклучително електрична енергија и горива?	Да	За потребите на градењето и оперативноста на пругата	Да, периодични емисии во воздухот од машини вклучени во изградбата
2.7	Други ресурси?	Не	Не	Не

3. Дали проектот ќе опфати употреба, чување, транспорт, постапување со или производство на супстанции или материјали што би можеле да бидат штетни по здравјето на луѓето или по животната средина, или што би предизвикале загаженост во врска со реални или перцепирани ризици по здравјето на луѓето?

3.1	Дали проектот ќе опфати употреба на супстанции или материјали што се опасни или токсични по човековото здравје или животната средина (флора, фауна, водоснабдување)?	Не	Не	Не
3.2	Дали проектот ќе резултира со промени во појавата на болести или ќе ги засегне векторите на болеста (на пр. болести што се пренесуваат преку инсекти или вода)?	Не	Не	Не
3.3	Дали проектот ќе има влијание врз добросостојбата на луѓето, на пример преку промена на животните услови?	Да	Побрз промет на луѓе, достапност до пруга, подобар стопански и економски развој. Подобра достапност за туристите	Да
3.4	Дали постојат некои особено вулнерабилни групи на луѓе кои би можеле да бидат засегнати од проектот, на пр. болнички пациенти, стари лица?	Не	Не	Не
3.5	Некои други причини?	Не	Не	Не

4. Дали проектот ќе произведува цврст отпад за време на изградбата, работењето или затворањето на инсталацијата?

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
4.1	Јаловина или рударски отпад?	Не	Не	Не
4.2	Комунален отпад (отпад од домаќинства или комерцијален отпад)?	Да	Депонирањето на отпадот се регулира согласно законска рамка, без негативни влијанија врз околината	Не, доколку правилно се управува
4.3	Опасен или токсичен отпад (вклучувајќи и радиоактивен отпад)?	Да	Води, почва и биолошка разновидност	Не, заради примена на добра градежна пракса и воведување на протоколи за управување со масла, масти и експлозивни материји
4.4	Друг отпад од индустриски процеси?	Не	Не	Не
4.5	Вишок на производи?	Не	Не	Не
4.6	Мил од отпадни води или други видови мил од третман на ефлуент?	Да	Не	Не
4.7	Градежен шут или отпад од активности на рушење објекти?	Да	Екосистемите и природни живеалишта, долж трасата	Да, Доколку правилно не се управува
4.8	Вишок (излишни) машини или опрема?	Да	Делови од шини или спојници	Не, затоа што ќе се употребат добри градежни практики и ќе се постапува во согласност со закон.

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
4.9	Контаминирано земјиште или друг материјал?	Да	Почвата и водите, заради евентуални хаварији или излевања на масти и масла за вклучената механизација	Не, затоа што ќе можните влијанија ќе бидат соодветно управувани
4.10	Отпад од земјоделски активности?	Не	Не	Не
4.11	Некој друг цврст отпад?	Да	Органски отпад од исеќени растенија, Искористени дрвени прагови и дробен искористен камен	Не, затоа што правилно ќе се управува

5. Дали проектот ќе испушта загадувачки материи или некои опасни, токсични или штетни супстанции во воздухот?

5.1	Емисии од согорување на фосилни горива од стационарни или мобилни извори?	Да	Просторот каде се изведуваат градежните работи и пропратните населби	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано
5.2	Емисии од производни процеси?	Не	Не	Не
5.3	Емисии од постапки со материјали што вклучуваат чување или транспорт?	Да	Манипулирањето и чувањето на масти и масла за механизацијата можат да влијаат врз квалитетот на почвата, квалитетот на водите, здравјето на луѓето	Не, затоа што ќе се примени добра градежна пракса и протоколи за управување со вклучените опасни материи
5.4	Емисии од градежни активности вклучувајќи ги погонот и опремата?	Да	Емисии од возилата	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
5.5	Прашина или миризби од постапувањето со материјали вклучувајќи градежни материјали, отпадни води и отпад?	Да	Во текот на градба, но ќе се почитуваат важечките регулативи	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано
5.6	Емисии од инцинерација на отпад?	Не	Не	Не
5.7	Емисии од горење на отпад на отворен простор (на пр. искинати материјали, градежен шут)?	Не	Не	Не
5.8	Емисии од некои други извори?	Да	При изградба на тунелски пристап	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано

6. Дали проектот ќе предизвика бучава и вибрации или ослободување на светлина, топлинска енергија или електромагнетни зрачења?

6.1	Од работењето на опремата, на пример мотори, вентилациска постројка, дробилки?	Да	Во тек на градежните работи и при експлоатација на пругата можни се повисоки нивоа на бучава и вибрации	Да, во Студијата ќе бидат земени во обзир овие влијанија и ќе бидат пропишани соодветни мерки
6.2	Од индустриски или слични процеси?	Не	Не	Не
6.3	Од градежни работи или работи на рушење?	Да	Во тек на градежните работи можни се краткотрајни повисоки нивоа на бучава и вибрации	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано
6.4	Од експлозии или натрупување?	Да	При изведување на тунели	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
6.5	Од градежни активности или сообраќај во функција на работата?	Да	Во тек на градежните работи можни се краткотрајни повисоки нивоа на бучава и вибрации	Не, затоа што ќе биде краткотрајно и контролирано
6.6	Од системи за осветлување или разладување?	Не	Не	Не
6.7	Од извори на електромагнетно зрачење (да се земат предвид влијанијата врз блиската чувствителна опрема и врз луѓето)?	Да	Да, заради постојната и идната електрификација на пругата	Да, но ќе бидат контролирани
6.8	Од некои други извори?	Не	Не	Не

7. Дали проектот ќе доведе до ризици од контаминација на земјиштето или водата од испуштања на загадувачки материи врз земјиштето или во површинските води, крајбрежните води или морето?

7.1	Од постапување со, чување, употреба или прелевање на опасни или токсични материјали?	Не	Не	Не
7.2	Од испуштање на отпадни води или други ефлуенти (третирани или нетретирани) во вода или во земја?	Не	Не	Не
7.3	Преку таложеење на загадувачки материи емитирани во воздухот на земја или во вода?	Да	Може да биде променет квалитетот на почвата и водите, како и подземните води	Не, заради тоа што влијанијата ќе бидат временски ограничени (само во периодот на градба и евентуален ремонт)
7.4	Од некои други извори?	Не	Не	Не

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
7.5	Дали постои ризик од долготрајна акумулација на загадувачки материји во животната средина од овие извори?	Не	Не	Не

8. Дали постои ризик од несреќи за време на изградбата или работењето на проектот кои би можеле да влијаат врз човековото здравје или животната средина?

8.1	Од експлозии, прелевања, пожари итн; од чување, постапување со, употреба или производство на опасни или токсични супстанции?	Да	Доколку не се работи внимателно и според пропишаните прописи	Да, поради невнимателност при употреба на експлозивни
8.2	Од настани надвор од границите на вообичаената заштита на животната средина, на пр. откажување на системите за контрола на загадувањето?	Не	Не	Не
8.3	Од некои други причини?	Не	Не	Не
8.4	Дали проектот би можел да биде засегнат од природни катастрофи кои предизвикуваат штети врз животната средина (на пр. поплави, земјотреси, лизгање на земјиштето итн.)?	Да	При лизгање на земјиштето и поплави	Да, нарушување на линиската инфраструктура

9. Дали проектот ќе доведе до социјални промени, како на пример во однос на демографијата, традиционалниот начин на живот, вработеноста?

9.1	Промени во големината, возраста, структурата на населението, социјалните групи итн?	Да, позитивни	Промените ќе бидат позитивни, во насока на побрза комуникација и превоз на добра и луѓе. Поголема вработеност надвор од местото на живеење	Да, ќе се подобри бизнис климата и економскиот статус на луѓето
-----	---	---------------	--	---

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
9.2	Преку преселба на луѓе или рушење на домови или населби или на објекти во населбите, на пример училишта, болници, социјални установи?	Да	Рушење на неколку викенд куќи или домови. Одземање на површина под лозје.	Да. Истите објекти активно се користат од нивните сопственици.
9.3	Преку населување на нови жители или создавање на нови населби?	Не	Не	Не
9.4	Преку упатување на поголеми барања до локалните установи или служби, на пример во врска со домувањето, образованието, здравството?	Не	Не	Не
9.5	Преку создавање нови работни места за време на изградбата или работењето или предизвикување појава на губење на работни места со последици по невработеноста и економијата?	Да	Создавање на нови привремени работни места	Да во позитивна насока. Ќе може дел од локалното невработено работоспособно население да се ангажира во проектните активности
9.6	Некои други причини?	Не	Не	Не

Прашање - Дали постојат и други фактори што треба да се земат предвид како на пример последователниот развој којшто би можел да доведе до влијанија врз животната средина или до можност за кумулативни влијанија со други постоечки или планирани активности на локалитетот?

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
10.1	Дали проектот ќе доведе до притисок за последователен развој кој би можел да има значително влијание врз животната средина, како на пример поголем број живеалишта, нови патишта, нови помошни индустрии или установи итн?	Да	Подобрена комуникација, ќе вроди до забрзан стопански развој, но покрај пругата не се предвидува лоцирање на други објекти. Развојот на индустриски зони и капацитети покрај пругата ќе биде усогласен со потребите на населението	Да, позитивен
10.2	Дали проектот ќе доведе до создавање на помошни установи или до развој поттикнат од проектот кои би можеле да имаат влијание врз животната средина, како на пример: <ul style="list-style-type: none"> • помошна инфраструктура (патишта, снабдување со електрична енергија, третман на отпад или отпадни води итн.) • изградба на живеалишта • екстрактивни индустриски дејности • дејности на снабдување • други? 	Да, но не е дефинирано на ова ниво на развој на проектот	Недефинирано	Недефинирано
10.3	Дали проектот ќе доведе до грижа за локацијата по престанокот на работата на инсталацијата којашто би можела да има влијание врз животната средина?	Не	Проектот не е од таков тип да бара надзор по затворањето	Не
10.4	Дали проектот ќе постави преседан за идни случувања?	Да	Подобрување во транспортот	Да, позитивен

Бр.	Прашања што треба да се земат предвид во определувањето на обемот на ОВЖС	Да/Не/?	Кои карактеристики од проектното опкружување би можеле да бидат засегнати и како?	Дали постои веројатност ефектот да биде значаен? Зошто?
10.5	Дали проектот ќе има кумулативни ефекти поради близината до други постоечки или планирани проекти со слични влијанија?	Не	Не	Не

Прилог 1

Тематски карти

- Користење на земјиште
- Водни ресурси
- Природно наследство
- Животна средина
- Културно наследство
- Користење на земјоделско земјиште
- Сообраќајна инфраструктура
- Водостопанство и енергетска инфраструктура

ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Користење и заштита на природните ресурси

Тема:

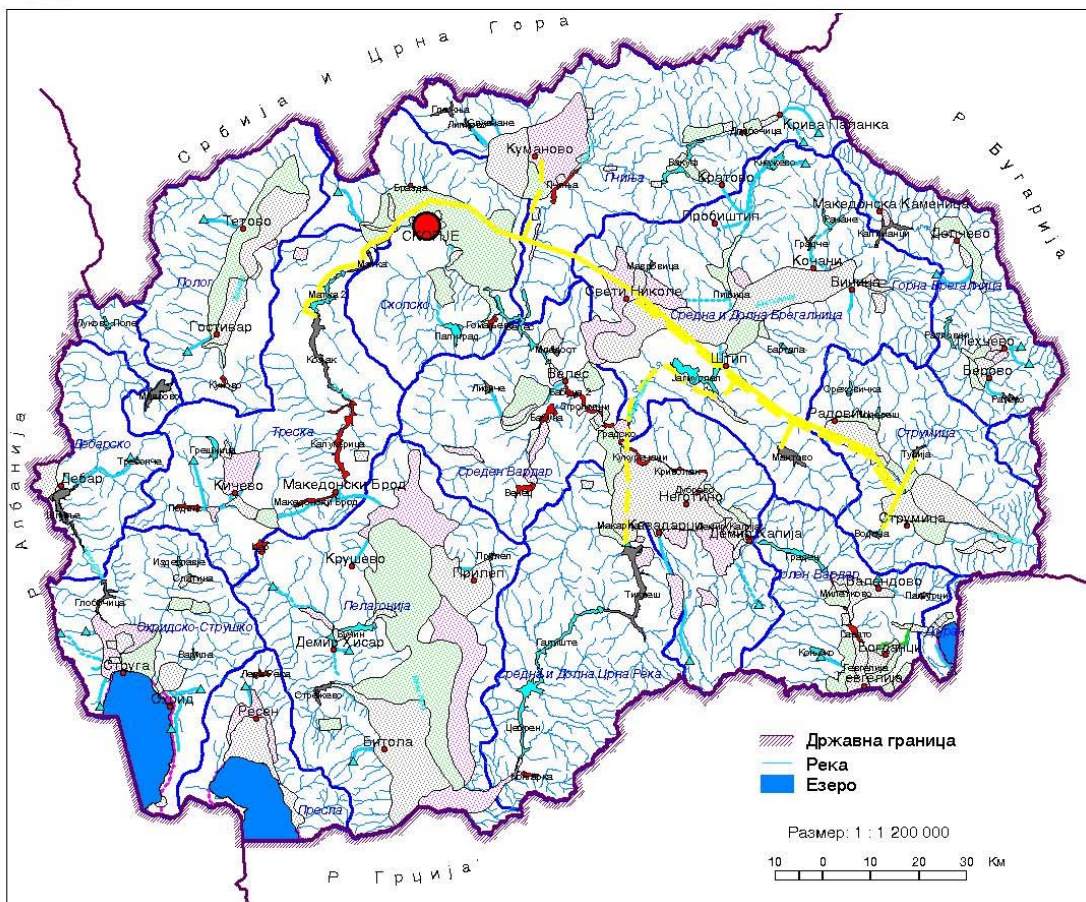
Водни ресурси и водостопанска инфраструктура

Водостопанска инфраструктура

Карта бр. 6

Легенда:

	водостопански подрачја		регионални водостопански системи		акумулации
	изворишта		РВС Треска		акумулации -2020
	водоводни системи-состојба		РВС Треска -по 2020		акумулации по 2020
	водоводни системи-2020		ВС Гавато		наводнувани површини
	канализациони системи -состојба				наводнувани површини-2020
	канализациони системи-2020				наводнувани површини по 2020



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Заштита и унапредување на животната средина, природното и културно наследство и развој на туризмот






Тема:

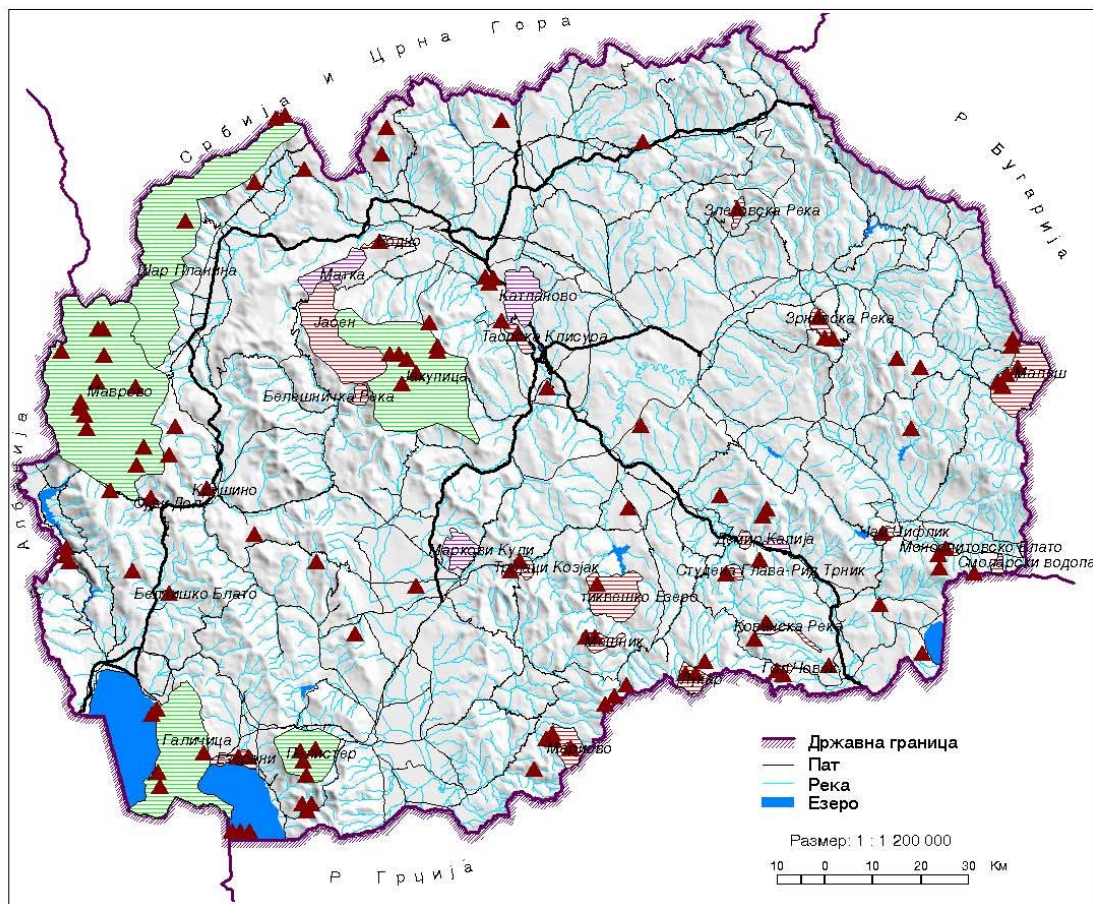
Природно наследство

Категоризација на природното наследство

Карта бр. 17

Легенда:

- | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------------------|
|  | Национален парк |  | Природни резервати < 100 ха |
|  | Природен резерват |  | Споменици на природата < 100 ха |
|  | Споменик на природа | | |



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Заштита и унапредување на животната средина, природното и културно наследство и развој на туризмот

Тема:

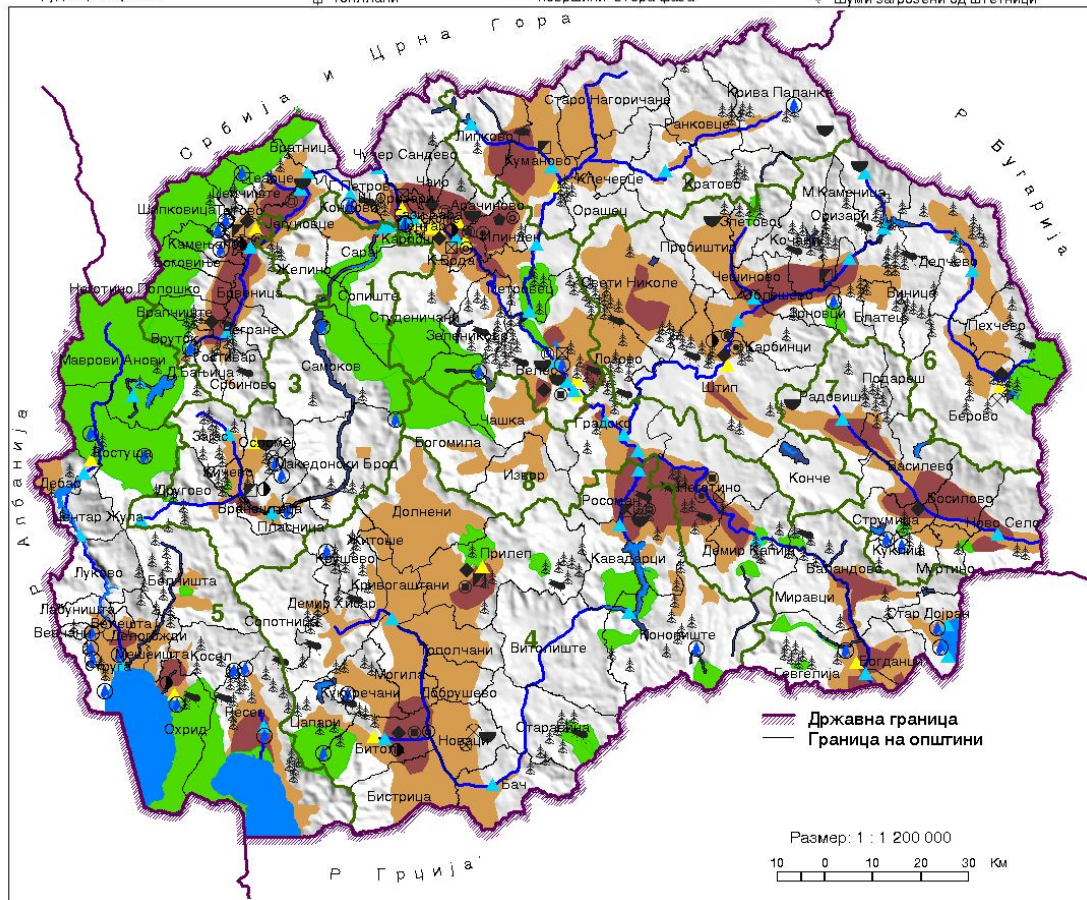
Животна средина

Заштита на животна средина

Карта бр. 15

Легенда:

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Граници на региони за управување со животната средина Заштита на простори со природни вредности Рекултивација на деградирани простори Депони за техноген и руднички отпад Јаловишта и површински копови на рудници за јаглен | <ul style="list-style-type: none"> Управување со загадувачи на воздух и вода Дрво-хартиена Хемиска Индустриски енергани Кланци Металопереработка Металургија Прехранбена Рафинерија Сточни фарми Текстилна и кожарска Термоелектрани Топлани | <ul style="list-style-type: none"> Мониторинг Мери места за вода Мери места за воздух Мониторинг на квалитет на обработ. површини - прва фаза Мониторинг на квалитет на обработ. површини - втора фаза | <ul style="list-style-type: none"> Заштита на реки со нарушен квалитет Превентивна заштита Заштитни зони на акумулации и реки за постојни и идни водоафати Заштитни зони на извори за водоснаб Шуми загрозени од заболувања Шуми загрозени од штетници |
|---|---|---|--|



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Заштита и унапредување на животната средина, природното и културно наследство и развој на туризмот

Тема:

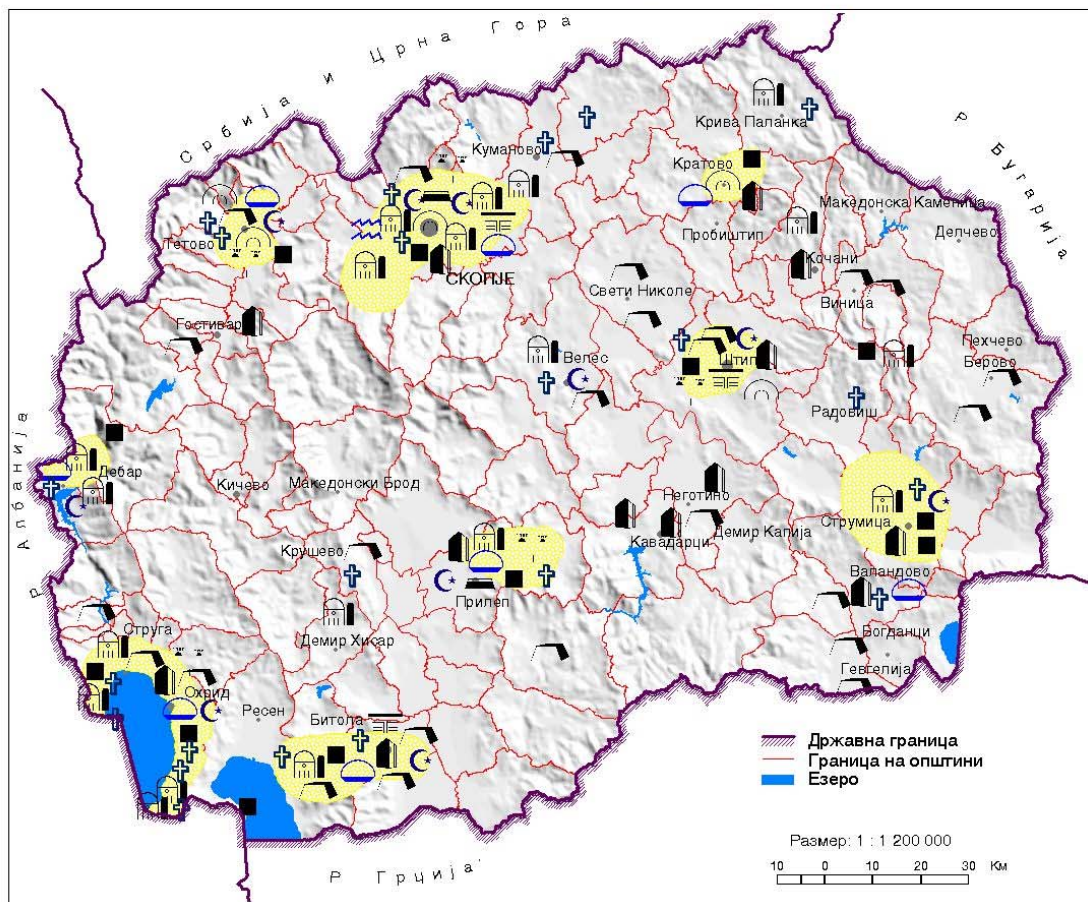
Културно - историско наследство

Разместеност на археолошки локалитети и културно-историски споменици

Карта бр. 18

Легенда:

	аквадукт		црква		археолошки локалитети
	ан		џамија		манастир
	бања		кула		споменички целини
	безистен		мост		тврдини
					Споменичко подрачје



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Користење и заштита на природните ресурси

Тема:

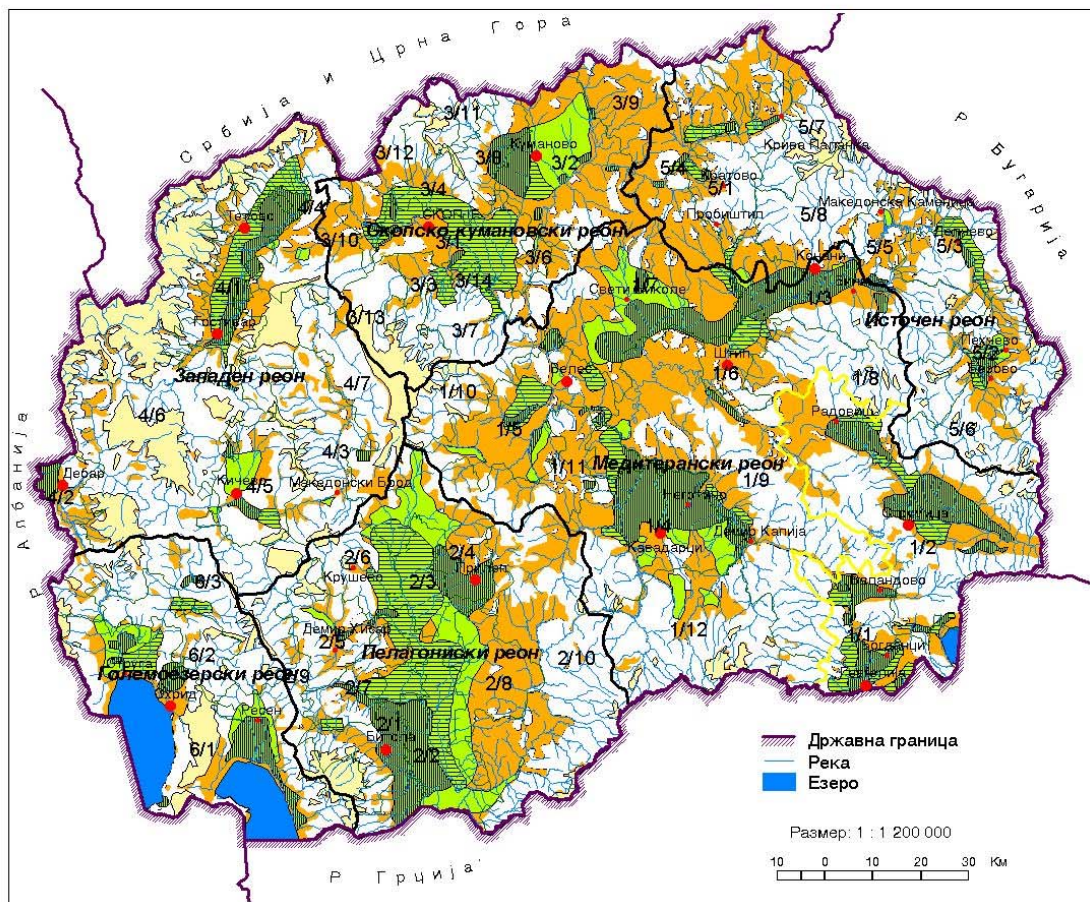
Земјоделско земјиште

Реонизација и структура на земјоделските површини

Карта бр. 3

Легенда:

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|-----------|
|  | наводнувани површини |  | реон |
|  | наводнувани површини-2020 |  | подреон |
|  | површини погодни за наводнивање |  | микрореон |
|  | останати обработливи површини | | |
|  | високопланински пасишта | | |



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Синтезни карти

Тема:

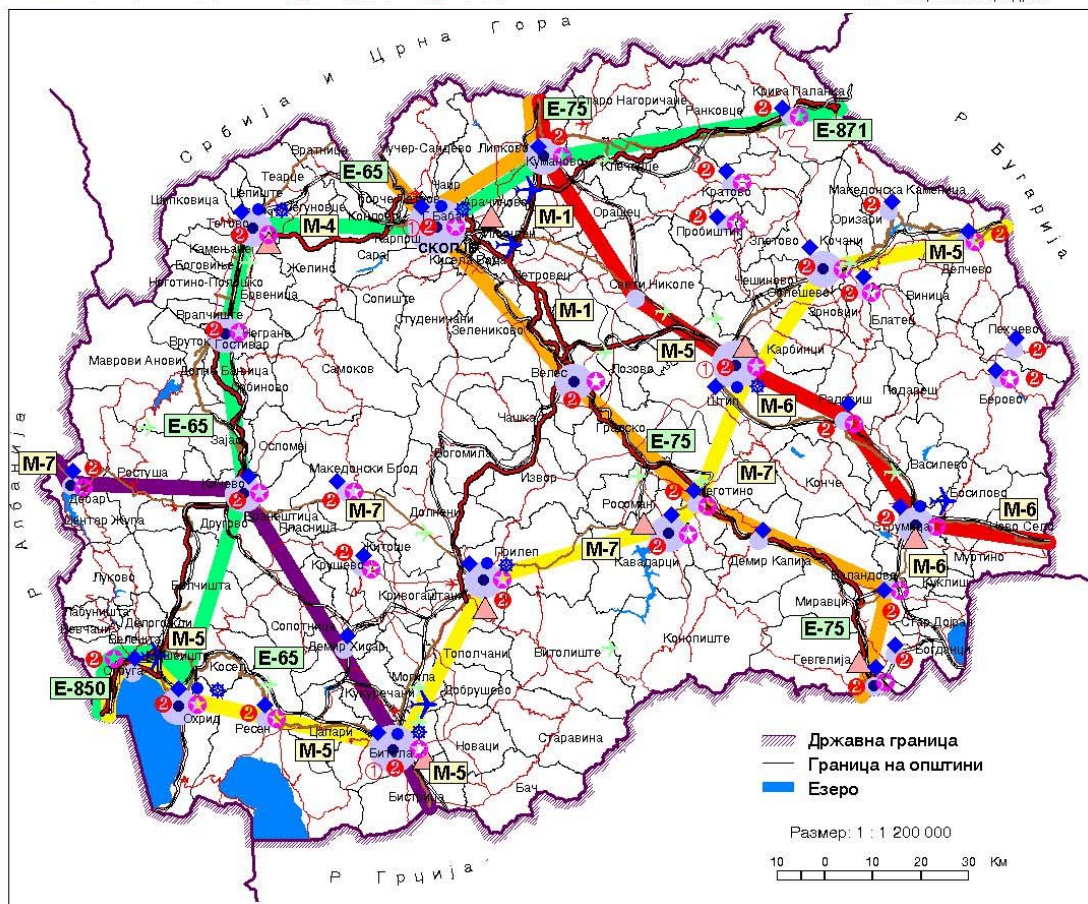
Просторно-функционална организација

Систем на населби и сообраќајна мрежа

Карта бр. 22

Легенда:

- | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|--|--|--|-------------------------|--|--------------------|--|------------------------|
| | Центар републички | | Центри на просторно-функционални единици | | Оски на развој | | Јужна | | Автопат |
| | Центар на макрорегион | | Управа | | север-југ | | северна | | Магистрален пат |
| | Центар на мезорегион | | Средно образование | | западна | | Високо образование | | Регионален пат |
| | Центар на микрорегион | | Здравствена заштита | | Слободни економски зони | | Високо образование | | Железничка мрежа |
| | | | Секундарна | | | | Високо образование | | Воздухопловно пристан. |
| | | | Терцијална | | | | Високо образование | | Стопански аеродром |
| | | | | | | | | | Спортски аеродром |



ПРОСТОРЕН ПЛАН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ПРЕДЛОГ ПЛАН 2002 - 2020



МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ



ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ПРОСТОРНИ И УРБАНИСТИЧКИ ПЛАНОВИ

Сектор:

Синтезни карти

Тема:

Техничка инфраструктура

Водостопанска и енергетска инфраструктура

Карта бр. 23

Легенда:

- | | | |
|-----------------------------------|------------------|-------------------------|
| ▲ Изворишта | ■ Термоелектрани | ⚡ Рафинерија |
| — Водоводен систем | ■ Хидроелектрани | ⚡ Нафтовод |
| — Регионален водостопански систем | — Далноводи | ⊙ Индустриски топлани |
| ■ Акумулации | — 110 kV | ▲ Рудник на јаглен |
| ■ Природни езера | — 220 kV | ● Брикетара |
| ■ Наводнувани површини | — 400 kV | — Гасовод |
| | ● Тrafosтаници | ● Регулациони станици |
| | ● 110 kV | — Канализационен систем |
| | ● 220 kV | |
| | ● 400 kV | |

