

## Да ја зачуваме клисурата Демир Капија Дали Македонија е подготвена за Европа?

Проектот Автопат Демир Капија- Смоквица беше предложен од страна на Македонската влада за финансирање преку претпристапните фондови (ИПА) како приоритетен за финансирање од страна на Европската комисија. Единствено делницата Демир Капија- Смоквица од Коридорот 10 е пат со 2 ленти, а според договорот со јужниот сосед, и долгогодишните преговори за овој коридор, за оваа делница се планира изградба на автопат од 4 ленти. Се очекува со изградбата на автопат со 4 ленти да се елиминираат сообраќајните проблеми кои се јавуваат поради стеснувањето на патот веднаш по Демир Капија. Проектот за автопатот чини 155 милиони евра.

Демир Каписката клисура е карактеристика на овој регион. Клисурата на реката Вардар е заштитена со закон како споменик на природата (1960 год). Регионот околу Челевечка (Иберлиска) река е исто така заштитен во рамки на Националниот Еколошки Акционен План од 1963 година, како индивидуален животински хабитат. Регионот е специфичен по присуството на ретки видови на птици како белоглавиот мршојадец (*Gyps fulvus*), Египетскиот мршојадец (*Neophron percnopterus*), Кралски орел или златен орел (*Aquila chrysaetos*), орелот змијар (*Circaetus gallicus*), лисестиот глувчар (*Buteo rufinus*), и разни видови соколи (*Falco peregrinus*, *Falco naumanni*), како и други ретки видови птици. Разни ретки и посебни видови цицачи (лилјаци), влекачи и инсекти исто така живеат во Демир Каписката клисура како и ретки и ендемични видови растенија (*Colladonia macedonica*, *Lilium heldreichii*, *Lilium martagon*, *Kitaibelia vitifolia* etc.) Свкупно, Демир Каписката клисура е посебен предел, кој по иницијатива на Министерството за животна средина и просторно планирање треба да се прогласи за строг природен резерват<sup>1</sup>.

### Постапка за оцена на влијание на проектот автопат Демир капија- Смоквица врз животната средина

Според Законот за животна средина процесот на оцена на влијанијата врз животната средина се спроведува за предложените развојни проекти чиј карактер, обем и локација на којашто се изведуваат можат да имаат значителни влијанија врз животната средина. Истиот се врши преку определување, опис и предвидување на ефектите кои ги има или би можел да ги има определениот проект во процесот на негова изведба, работење или по неговото завршување врз: луѓето и биолошката разновидност на животинските и растителни видови; почвата, водата, воздухот и другите природни богатства вклучувајќи ја и климата; историското и културно наследство и меѓусебните интеракции на погоре наведените елементи.

Целата постапка се одвива по следниот редослед:

1. Известување за намерата на Инвеститорот
2. Утврдување на потреба од оцена на влијание врз животната средина
3. Утврдување на обемот на студијата за оцена на влијанието врз животната средина
4. Изработка на студијата
5. Извештај за соодветноста на студијата
6. Јавна расправа

<sup>1</sup> Дневник, <http://star.dnevnik.com.mk/?pBroj=2534&stID=38235> 18.03.2006

7. Решение за согласност или одбивање на барањето за спроведување на проектот

Во декември 2007 година, Центарот за истражување и информирање за животна средина „Еко-свест“ стапи во контакт со Управата за животна средина во рамки на Министерството за животна средина и просторно планирање. Во телефонски разговор Министерството информираше дека поради технички проблеми не е објавено решението за потреба од оцена на влијание врз животната средина ниту пак мислењето на Министерството за утврдување на обемот на студијата (овие два документи произлегуваат од спроведувањето на вториот и третиот чекор од целата постапка). Според Законот за животна средина, објавата на овие два документи е обврзна и треба да се направи во најмалку 1 дневен национален весник и на интернет страницата на Министерството.

На 30 април 2008 година повторно во телефонски разговор Управата за животна средина информираше дека јавната расправа за студијата за оцена на влијание врз животната средина за проектот автопат Е75 Демир Капија- Смоквица ќе се одржи во понеделник, на 5ти мај 2008 година во Демир Капија. Во следните неколку денови во јавните гласила не беше објавена никаква информација која би ја потврдила изјавата на Управата за животна средина. Законските обврски на Министерството за животна средина како организатор на целиот процес се следни:

Од анализата на влијанијата на проектот врз животната средина се подготвува студија. Студијата ја изготвува инвеститорот кој ја доставува до Министерството за животна средина, кое пак е должно во рок од 5 дена по доставувањето на студијата да ја достави до општината на чие подрачје ќе се изведува проектот и каде што таа ќе биде достапна за јавноста. За достапноста на студијата, јавноста треба да биде известена преку најмалку еден дневен национален весник, и локални радио и телевизиски канали, а нетехничкиот извештај (резиме од студијата) треба да биде достапен на Интернет-страницата на Министерството за животна средина. Јавната расправа треба да биде организирана најмалку пет работни дена пред истекот на рокот за доставување мислења за студијата (30 дена по нејзиното објавување)<sup>2</sup>.

Повторно, Управата за животна средина информираше дека поради технички проблеми студијата и/или нетехничкиот извештај (резиме на студијата) не се објавени на страната на Министерството за животна средина и просторно планирање. Студијата во целост е објавена на веб страницата на Министерството за транспорт и врски (сепак, на оваа страница го нема нетехничкиот извештај и нема ниту еден анекс од студијата во кој се содржат мапи). Освен тоа, на 2 мај, 2008 година, студијата сеуште не беше во канцеларијата на општина Демир Капија, а службениците во општината не беа информирани за плановите на Министерството да одржи јавна расправа.

Јавната расправа не беше одржана на 5 мај 2008 година во Демир Капија. Центарот за истражување и информирање за животна средина „Еко-свест“ смета дека процесот на оцена на влијание врз животната средина не е согласно националното законодавство, ниту според Европските директиви за оваа постапка. Ако македонија е подготвена да ги коисти средствата на предпристапните фондови, како што тврди македонската влада, тогаш зошто е невозможно да се следи едноставна и совршено практична постапка како оваа, како предуслов за реализирање на успешен проект?

---

<sup>2</sup> Закон за животна средина (2005, дополнувања и измени 2007).

Искусвата посочуваат дека доколку јавноста не биде вклучена во првите фази на планирање на проектот, се јавуваат незадоволство и револт кај локалното население што на крај резултира со пролонгирање на проектот и дополнителни трошоци. За да се избегне тоа, а да се овозможи транспарентност и вистинско учество на јавноста, Министерството за животна средина и просторно планирање мора:

- Да ја направи Студијата за оцена на влијание врз животната средина достапна за јавноста на веб страницата на Министерството за животна средина и во локалната заедница во „тврда“ копија;
- Да ја објави информацијата за јавната расправа во најмалку 1 дневен национален весник најмалку 3 недели пред одржување на расправата
- Да ја одржи расправата 5 дена пред крајот на 30 дена откако студијата и нетехничкото резиме ќе бидат објавени на веб страницата на Министерството за животна средина, а не на друго Министерство
- Да објави во Демир Капија и селата Клисура, Челевец, Градец, Удово, Јосифово, Марвинци, Давидово, Миравци, Милетково и Смоквица на видно место мапа на планираните 2 алтернативи на автопатот, на која јасно ќе може да се воочи местоположбата на двете алтернативи.

*За повеќе информации контактирајте со  
Центар за истражување и информирање за животна средина  
„Еко-свест“  
Ана Чоловиќ  
ana@ekosvest.com.mk*