



Република Северна Македонија

**Министерство за транспорт и врски**

Арх.број: 68 - 1857/2  
Датум: 17. 03. 2023

**До:**

**МИНИСТЕРСТВО ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА  
И ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ**

**- Сектор за просторно планирање -**

Плоштад Пресвета Богородица бр. 3 (втори спрат)  
1000 Скопје, Република Северна Македонија

**Предмет: Барање мислење во однос на одлука и формулари за СОЖС**

**Врска:** Изработка на Национална Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија (договор бр. WBTFP-8929-MK-211A-CS-CQS)

Почитувани,

Министерството за транспорт и врски во рамки на Заемот со Светска Банка бр. IBRD 8929-MK за проектот Western Balkans Trade and Transport Facilitation Project (WBTFP) - P162043, потпишан на 06.06.2019 година, изработи нацрт **Национална Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија** (договор бр. WBTFP-8929-MK-211A-CS-CQS). Националната Стратегија за ИТС произлегува како обврска (активност) од **Националната транспортна стратегија (2018 – 2030)**, за која веќе има спроведено постапка за СОЖС во 2018 година.

Согласно Законот за животна средина („Службен весник на РМ“ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 183/13, 42/14, 44/15, 129/15, 192/15, 39/16 и 99/18), **Министерството за транспорт и врски донесе Одлука за неспроведување на постапка за стратегиска оцена на проектот врз животната средина (СОЖС).**

Во прилог на овој допис ви ја доставуваме Одлуката за неспроведување на стратегиска оцена, потребните формулари, како и нацрт Стратегијата за ИТС (електронска верзија на ЦД).

Ве молиме да постапите согласно Вашите надлежности и да ни издадете известување за прифаќање или неприфаќање на доставената Одлука.

Ви благодарам за соработката и останувам,

Со почит

**МИНИСТЕР ЗА  
ТРАНСПОРТ И ВРСКИ**  
Благој Бочварски

**Прилог:** - Одлука, формулари и нацрт Стратегија за ИТС

Изработил: **Жоже Јовановски**, Експерт за животна средина и социјални аспекти во ЕИП  
Одобрил: **Харита Пандовска**, Директор на проектот (ЕИП на Светска Банка во МТВр)

Врз основа на член 65 став (6) од Законот за животната средина („Сл.весник на РМ“ бр. 53/05, 81/05, 24/07, 159/08, 83/09, 48/10, 124/10, 51/11, 123/12, 93/13, 187/13, 42/14, 44/15, 39/16, 99/18) и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 89/22, Министерството за транспорт и врски, на ден 17.03.2022, донесе

### Одлука за неспроведување на стратегиска оцена

1. При подготовка на Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија, која се носи согласно Националната транспортна стратегија (2018 – 2030), а во рамки на Заемот со Светска Банка бр. IBRD 8929-МК за проектот Western Balkans Trade and Transport Facilitation Project (WBTFP) - P162043, потпишан на 06.06.2019 година, не е потребно да се спроведе Стратегиска оцена на влијанието врз животната средина согласно член 65 од Законот за животната средина.
2. Одлуката заедно со формуларите за определување на потребата од неспроведување на стратегиска оцена се објавува на веб-страницата на Министерството за транспорт и врски на следната адреса: <http://mtc.gov.mk/>
3. Согласно критериумите за определување на тоа дали еден плански документ има влијание врз животната средина од член 65 став (4) од Законот за животна средина и врз основа на податоците од Прилог 2 на "Правилникот за формата, содржината и образецот на одлуката за спроведување односно неспроведување на стратегиска оцена и на формуларите за потребата од спроведување односно неспроведување на стратегиска оцена", при донесувањето на Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија не треба да се започне постапката за спроведување за стратегиска оцена, бидејќи произлегува од хиерархиски повисок стартешки документ за кој е спроведена СОЖС постапка, односно:
  - Изработката на Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија произлегува од "Националната Транспортна Стратегија (2018-2030)", во чии рамки, како хоризонтална функција, предвидена е посебна мерка/активност за изработка на Стратегија за развој на интелигентни транспортни системи (ИТС) со Акциски план (активност 104 – мерка ОСМ 30, дел 4.3) за која што во 2018 година е спроведена постапка за стратегиска оцена на влијание врз животната средина. Во рамки на спроведената постапка, согласно законските прописи од Законот за животна средина беше подготвен Извештај за Стратегиска Оцена на Националната Транспортна Стратегија врз животната средина од страна на компаниите "Ars Progetti" S.P.A. од Италија и "ЕкоМозаик" од Скопје и Извештајот за стратегиска оцена на животната средина беше подготвен и потпишан од страна на г-ѓа Славјанка Пејчиновска – Андонова, Експерт за стратегиска оцена. Изработката на Извештајот за стратегиска оцена на влијание од Националната Транспортна Стратегија 2018-2030 се одвиваше паралелно со изработката на стратешкиот документ, што резултираше со навремено вклучување на сите идентификувани аспекти на заштита на животна средина, дефинирање на целите на заштита, мерки и мониторинг активности.
  - Во Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија беа опфатени и идентификувани сите аспекти поврзани со животната средина кои би имале влијание од спроведување на планираните хоризонтални активности (вклучувајќи ја и изработката на Националната стратегија за интелигентни транспортни системи), како што се: воздух, отпад, води, климатски промени, бучава и вибрации, човеково здравје, културно наследство, за кои беа дадени соодветни мерки за нивно ублажување/минимизирање. Треба да се има предвид дека реализацијата на проектот за изработка на национална стратегија за ИТС, ќе има многу позитивни влијанија, бидејќи ќе се однесува на постојната и идна транспортна инфраструктура во насока што ќе обезбеди внесување на интелигентни решенија кои ќе водат кон побрза, поефикасна, побезбедна и поеколошка инфраструктура, како основен предуслов за економски развој,

подобрување на квалитетот на живеење, намалување на економската миграција на населението, намалување на бројот на несреќи и жртви при транспортот, како и позитивно влијание на заштита на животната средина преку ублажување на влијанијата врз животната средина, поставување на метеоролошки станици, станици за мерење на GHG емисии, системи за рано предупредување и слично.

- Во рамки на постапката за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија беше вклучена и јавноста, документот беше достапен на јавноста согласно законските прописи, беше одржана јавна расправа на која беа презентирани главните наоди од спроведената анализа и беа земени во предвид мислењата на заинтересираните страни.
  - Од страна на **Министерството за животна средина и просторно планирање беше издадено позитивно Мислење за финалниот Извештај за стратегиска оцена на животната средина од Националната Транспортна Стратегија (2018 - 2030) (бр.15-6899/2 од 31.12.2018 година)**. Во Мислењето се посочува дека предметниот Извештај за стратегиска оцена на животната средина ги содржи аспектите за заштита на животната средина, како и економските и социјалните прашања во фазите на планирање и имплементација на Стратегијата, како и преглед на регулаторната рамка и процедури, кои ќе служат како основа за проценки на влијанијата врз животната средина за сите идни под-проекти и активности, кои би се реализирале во рамки на Стратегијата. Исто така, посочено е дека во Извештајот е направена целосна анализа на потенцијалните влијанија од донесувањето и имплементацијата на Стратегијата, а се утврдени и мерки за заштита, намалување и ублажување на негативните влијанија и изработен е План за мониторинг на животната средина. Од страна на Министерство за животна средина и просторно планирање се препорачува доследна примена на мерките предвидени во Извештајот.
  - Министерството за транспорт и врски како орган кој ја подготвува националната стратегија за ИТС, ќе ги земе предвид релевантните информации за ефектот на повисокиот плански документ (Националната Транспортна Стратегија) врз животната средина, во согласност со член 67, став 9 од Законот за животна средина.
  - Оттука, произлегува Одлуката да не се спроведува постапка за стратегиска оцена на **Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија**. Предвидените мерки од Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија (2018 - 2030) ќе бидат земени предвид, доколку е соодветно, при идентификација на можните негативни и позитивни влијанија од стратешкиот документ за ИТС врз животната средина, согласно законските прописи. За сите под-проекти и активности кои произлегуваат од Стратегијата за ИТС ќе се применуваат одредбите за оцена на влијание (ОВЖС) од Законот за животна средина.
4. Против оваа одлука јавноста има право на жалба до **Министерство за животна средина и просторно планирање** во рок од 15 дена од денот на објавување на одлуката на веб страната.

Бр. 68-1847/1 од 17.03.2020 година

Министерство за транспорт и врски





Податоци за органот кој го изработува планскиот документ	
Назив на планскиот документ	Национална Стратегија за интелегентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија
Орган надлежен за изработка на планскиот документ	Министерство за транспорт и врски
Орган надлежен за донесување на планскиот документ	Влада на Република Северна Македонија

Податоци за изработувачот на планскиот документ	
Име на лицето овластено за подготвување на планскиот документ	Mr. Koldo Berasategui Ordeñana (Г. Колдо Берасатеги Ордењана)
Назив на работното место	Дипл. ел. инж. - телекомуникации
Контакт податоци за лицето	Конзорциум IDOM Spain – COLENCO R. N. Macedonia Av. Zarandoa, no. 23, 48015 Bilbao (Spain) Tel.: 00346 50 314 669 e-mail: <a href="mailto:koldo.berasategui@idom.com">koldo.berasategui@idom.com</a>  ул. „Пиринска“ бр. 23, 1000 Скопје Република Северна Македонија e-mail: <a href="mailto:dejan.zrmanovski@colenco.net">dejan.zrmanovski@colenco.net</a>

**Основни податоци за планскиот документ**

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

Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија, произлегува од Националната транспортна стратегија 2018 – 2030, усвоена од Владата на Република Македонија, а се изработува во рамки на Заемот со Светска Банка бр. IBRD 8929-МК за проектот Western Balkans Trade and Transport Facilitation Project (WBTTFP) - P162043, потпишан на 06.06.2019 година.

**Дали се донесува нов плански документ или се вршат измени на постојниот?**

ДА  Се донесува нов плански документ

НЕ

**Доколку се врши измена на постоечки плански документ наведете го називот на стариот плански документ 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, 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

- Развој и унапредување на транспортот

**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.**

Не, согласно Акцискиот план во нацрт Стратегијата за ИТС, предвидените акции или под-проекти генерално се однесуваат на иновативни решенија и дигитализација на постојната транспортна инфраструктура (и вклучување во нова кога ќе се развива) во Република Северна Македонија, кои не подлежат на постапка за ОВЖС, односно активностите главно ќе се изведуваат на постојната транспортна инфраструктура (патна, железничка и воздухопловна), без да се зафаќаат нови поголеми површини. Според тоа, се очекува минимално негативно влијание врз животната средина, односно мерките за ИТС ќе имаат позитивно влијание врз животната средина и социјалните аспекти (интелигентен, безбеден и брз транспорт).

**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.**

Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија, произлегува од Националната транспортна стратегија 2018 – 2030, усвоена од Владата на Република Македонија. Националната Стратегија за ИТС опфаќа активности кои главно ќе се изведуваат на постојната транспортна инфраструктура, односно активности за подобрување, дигитализација и модернизација на транспортната инфраструктура. Временскиот рок на спроведување на Стратегијата за ИТС е десет години, односно 2023 -2032 година.

Земајќи го предвид фактот дека за Националната Транспортна Стратегија (2018 -2030) (во чии рамки е предвидена активност за изработка на Стратегија за ИТС и поставување на интелигентни транспортни системи на транспортната инфраструктура) за која во 2018 година е спроведена постапка за стратегиска оцена на влијание врз животната средина, при што беа идентификувани влијанија врз животната средина и беа дадени мерки за нивно ублажување се донесува **Одлука за неспроведување на стратегиска оцена на животната средина.**

Во Извештајот за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија изработен и усвоен во 2018 година беа опфатени и идентификувани сите аспекти поврзани со животната средина кои би имале влијание од спроведување на планираните инфраструктурни проекти и активности, како што се: воздух, отпад, води, климатски промени, бучава и вибрации, човеково здравје, културно наследство, за кои беа дадени соодветни мерки за нивно ублажување/минимизирање.

Во рамки на постапката за стратегиска оцена на Националната Транспортна Стратегија беше вклучена и јавноста, документот беше достапен на јавноста согласно законските прописи, беше одржана јавна расправа на која беа презентирани главните наоди од спроведената анализа и беа земени предвид мислењата на заинтересираните страни.

Министерството за животна средина и просторно планирање во декември 2018 година издаде позитивно Мислење за финалниот Извештај за стратегиска оцена на животната средина од Националната Транспортна Стратегија (2018-2030) (бр.15-6899/2 од 31.12.2018 година) со напомена дека предложените мерки од Извештајот треба доследно да се применат.

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

Транспорт.

**Периодот за донесување на планскиот документ.**

Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија, се очекува да биде усвоена од Владата на Република Северна Македонија кон средината на 2023 година. Периодот за спроведување на Стратегијата е десет години (2023 – 2032).

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

Не е предвидено ревидирање на документот, но дефинирани се клучни индикатори за следење на спроведување на Стратегијата за ИТС.

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

Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија ќе се спроведува на целата територија на Република Северна Македонија, главно на постојната транспортна инфраструктура. Како приоритетни локации за поставување на ИТС се европските коридори 8 и 10 (државни патишта А1 и А2). Коридорот 10 се протега во правец север – југ, од ГП Табановце со Србија до ГП Богородица со Грција, во должина од 174км. Коридорот 8 се протега во правец исток – запад, односно од ГП Деве Баир со Бугарија до ГП Кафасан со Албанија, во вкупна должина од 305 км. Во рамки на ИТС предвидено е поставување на Национален центар за управување со сообраќајот во Петровец (во постојни објекти на ЈП за државни патишта). Предвидено е воспоставување на ИТС и во Градот Скопје и во општините со над 20.000 жители.

**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 плански документи би можеле да имаат значително влијание врз животната средина и здравјето на луѓето).

#### Потенцијалните влијанија врз животната средина од планскиот документ.

Донесувањето на Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија се очекува доминантно да има позитивни влијанија врз животната средина, транспортната инфраструктура и социјалните аспекти. Минимални негативни влијанија се очекуваат при имплементација на под-проекти и активности кои може да вклучат градежни работи. Обемот на градежни работи е минимален со оглед дека активностите од стратегијата се насочени кон подобрување на постојната транспортна инфраструктура (дигитализација, сигнализација и модернизирање). За сите под-проекти и активности кои произлегуваат од Стратегијата за ИТС ќе се применуваат одредбите за оцена на влијание (ОВЖС) од Законот за животна средина.

**Очекувани позитивни влијанија:** Донесувањето на Стратегијата за ИТС и имплементацијата на мерките од акцискиот план ќе имаат големо позитивно влијание врз унапредувањето на транспортната инфраструктура. Позитивно е тоа што мерките за ИТС ќе се спроведуваат на постојната инфраструктура – државните патишта (европски коридори), во постојната инфраструктура на ЈП за државни патишта и градот Скопје. Со имплементација на мерките за ИТС ќе се транспонираат и директивите на ЕУ во областа за ИТС и безбедност на патишта/железници.

Главни придобивки со спроведување на Стратегијата за ИТС се:

- Зголемена мобилност и конективност што ќе го забрза одржливиот развој;
- Намалување на глобалните емисии на CO<sub>2</sub> и други издувни GHG гасови од секторот транспорт;
- Поттикнување на иновативни решенија за побрз, побезбеден и поеколошки транспорт;
- Адатирани решенија кон климатските промени – системи за рано предупредување, системи за следење на транспорт на опасни материи (HAZMAT), поставување на метеоролошки станици за мерење на климатските и времески улови на главните коридори, поставување на станици за мерење на загадување со GHG емисии, поставување на варијабилни дигитални знаци за предупредување и сл.;
- Воспоставување на Национален центар за управување сообраќајот (НЦУС) во Петровец (во зоната на клучка Петровец);
- Социјална инклузија и поврзување на повеќе системи со главен центар за управување со сообраќајот;
- Подобрување на безбедноста на транспортот и безбедноста во тунелите;
- Намалување на бројот на несреќи и смртни случаи, во рамки на европскиот просек.

**Очекувани негативни влијанија:** Од реализацијата на националната Стратегија за ИТС не се очекуват значајни негативни влијанија врз животната средина и социјалните аспекти. Минимални негативни влијанија се очекуваат при имплементација на под-проекти и активности кои може да вклучат градежни работи. Обемот на градежни работи е минимален со оглед дека активностите од стратегијата се насочени кон подобрување на постојната транспортна инфраструктура (дигитализација, сигнализација и модернизирање). За сите под-проекти и активности кои произлегуваат од Стратегијата за ИТС ќе се применуваат одредбите за оцена на влијание (ОВЖС) од Законот за животна средина.

<p><b>Веројатноста, времетраењето, фреквентноста и повратноста на влијанијата</b></p>	<p>Долгорочно, влијанијата од националната Стратегија за ИТС се многу позитивни. Се очекува влијанијата да бидат долготрајни и да ја унапредат транспортната инфраструктура во побезбедна, поефикасна и побрза мрежа за поврзување на локално, национално и регионално ниво. Дигитализираната и модерна транспортна инфраструктура ќе значи побрз и поеколошки економски развој на државата.</p> <p>Донесувањето на стратегијата за ИТС директно нема да има негативни влијанија врз животната средина, но некои под-проекти и активности може да имаат минорни негативни влијанија за времетраење на градежната фаза. Во оперативната фаза не се очекуваат негативни влијанија.</p> <p>Потенцијални рецептори на можните влијанија се: воздухот, водите, почвата, материјалните добра и сл. како и населението кое директно или индиректно може да бидат засегнати од активностите и емисиите генерирани во проектниот опфат, а особено во услови на несреќи и хаварији.</p> <p>Предвидените влијанија, при нормални работни услови, може да се појават веднаш или по одреден период со повратен и неповратен ефект. Во зависност од делокругот на делување на влијанијата, истите се оценуваат како локални со можност за појава, а во однос на времетраењето - краткорочни. Во однос на интензитетот, се оценуваат со мал интензитет при нормални оперативни услови. Интензитетот на дел од можните влијанија не може да се оценат во оваа фаза заради недостаток на информации или заради непредвидливоста на нивниот интензитет (особено во услови на несреќи и хаварији). Сепак, со оглед на обемот на предвидените активности во Стратегијата за ИТС не се очекуваат услови за поголеми несреќи и хаварији.</p> <p>Потенцијалните негативни влијанија може навремено да се избегнат или намалат со примена на мерки за спречување на негативните влијанија во процесот на оценка на влијанија врз животната средина од спроведување на посебните под-проекти (пример, изработка на Елаборати за заштита на животна средина). Во постапката за ОВЖС ќе бидат детално разгледани сите проектни активности и нивните влијанија врз животната средина, здравјето и безбедноста при работа, околното население и ќе бидат предложени мерки за нивно навремено идентификување, отстранување, спречување и/или ублажување. Со оглед на обемот на предвидените активности не се очекуваат значајни негативни влијанија.</p>
<p><b>Кумулативната природа на влијанијата врз животната средина и животот и здравјето на луѓето</b></p>	<p>Со донесувањето на националната стратегија за ИТС, не се очекуваат негативни кумулативни влијанија врз животната средина и животот и здравјето на луѓето, бидејќи стратегијата ќе се имплементира на постојната транспортна инфраструктура. Напротив, спроведувањето на стратегијата ќе има позитивни влијанија особено врз животот и здравјето на луѓето со поставување на интелегентни транспортни системи со кои ќе се подобри безбедноста во транспортот, ќе се следат климатските параметри и ќе се мерат GHG емисиите, со цел да се носат идни политики за справување со климатските промени.</p>
<p><b>Прекугранична природа на влијанијата</b></p>	<p>Спроведувањето на националната стратегија за ИТС не се очекува да има прекугранични влијанија врз животната средина. Ќе има позитивни социјални влијанија за побрз и побезбеден транспорт, со намалени CO<sub>2</sub> емисии на регионално ниво (европски коридори).</p>
<p><b>Ризиците по животот и здравјето на луѓето и животната средина (пр. како резултат на несреќи)</b></p>	<p>Несреќи и хаварији може да се појават во градежната фаза од реализација на некои под-проекти/активности предвидени со националната стратегија за ИТС. Со оглед на обемот на активности, не се очекува појава на несреќи и хаварији од голем обем. Исто така, веројатноста за нивна појава е мала. Сепак, како причини за појава на ризик од инцидентни појави (несреќи, хаварији) во градежната фаза може да бидат: природни непогоди; пожар предизвикан од невнимание или намерно подметнат; изведба на градежни активности; сообраќајни незгоди; зголемени емисии на прашина; транспорт на материјали и присуство на материјали на градилиштето; несоодветно ракување и складирање на материјали и отпад; можност од намерни и несакани истекувања кои може да предизвикаат пожар, загадување на површински и подземни води, почвата, да претставуваат опасност за човековото здравје и материјалните добра и сл.</p> <p>Во оперативната фаза причина за можна појава на инцидентни состојби</p>



	<p>(несреќи и хаварији) се: природни непогоди, несоодветно одржување на ИТС опремата, сообраќајни незгоди, неприлагодена брзина, транспорт на експлозивни, запаливи, корозивни инфективни и друг вид супстанции и сл.</p> <p>Овие состојби може да предизвикаат сообраќајни незгоди, поплави, пожар и експлозии, загадување на медиумите од животната средина, а исто така претставуваат закана за безбедноста во сообраќајот, како и здравјето и безбедноста на патниците и околното население.</p> <p>Интензитетот на овие влијанија не може да се процени во овој момент, но не се очекуваат несреќи или хаварији од поголеми размери, со оглед на активностите кои ќе се спроведуваат на постојната транспортна инфраструктура, предвидени во стратегијата за ИТС.</p>
<p><b>Опсег и просторниот обем на влијанијата (географска област и големината на популацијата која ќе биде засегната)</b></p>	<p>Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија ќе се спроведува на целата територија на Република Северна Македонија, главно на постојната транспортна инфраструктура. Како приоритетни локации за поставување на ИТС се европските коридори 8 и 10 (државни патишта А1 и А2). Коридорот 10 се протега во правец север – југ, од ГП Табановце со Србија до ГП Богородица со Грција, во должина од 174км. Коридорот 8 се протега во правец исток – запад, односно од ГП Деве Баир со Бугарија до ГП Кафасан со Албанија, во вкупна должина од 305 км. Во рамки на ИТС предвидено е поставување на Национален центар за управување со сообраќајот во Петровец (во постојни објекти на ЈП за државни патишта). Предвидено е поставување на ИТС и во Градот Скопје (и општините во град Скопје) и во општините со над 20.000 жители (Куманово, Тетово, Битола, Гостивар, Прилеп, Струга, Охрид, Струмица, Кичево, Велес, Штип, Кавадарци, Кочани, Радовиш, Гевгелија и Дебар).</p>
<p><b>Потенцијалните економски и социјални влијанија кои би ги предизвикал планскиот документ како што се:</b></p>	
<p>Донесувањето на национална стратегија за ИТС во Северна Македонија е од суштинско значење бидејќи е интегрална компонента на меѓународните транспортни мрежи (согласно EU acquis). Во Северна Македонија, како и во регионот на Западен Балкан, употребата на ИТС до денес е ограничена, но се очекува интервенциите во оваа област да имаат високи стапки на економски пораст, како и позитивни ефекти врз интероперабилноста и непреченото и безбедно движење на луѓе и стоки низ Западен Балкан и интеграција со TEN-T европските коридори и европскиот пазар.</p> <p>Поставувањето на ИТС ќе ги подобри оперативните способности за мобилност преку транспортната мрежа врз основа на имплементација на ИТС решенија поврзани централно во Националниот центар за управување со сообраќајот (НЦУС) со цел да се следат состојбите на патната мрежа и да се регулираат и информираат корисниците за условите на транспорт долж коридорите.</p> <p>Усвојувањето на стратегијата за ИТС ќе има многу позитивно влијание врз логистичките трошоци, привлекувајќи повеќе меѓународни учесници во сообраќајот и туристи и зголемување на социо-економските можности за возачите на камиони на долги растојанија и локалните учесници во сообраќајот. Овој проект ќе донесе подобро и побезбедно патно поврзување и информации за состојбите на патување во реално време. Учесниците во транспортот ќе имаат подобрена поврзаност од/до граничните премини, намалено време на патување (TOC), намалени трошоци за работа на возилата (VOC), намалени емисии на CO<sub>2</sub> и други GHG и намалени ризици од сообраќајни несреќи. Локалните заедници ќе имаат подобар пристап до информации и зголемени можности за вработување, трговија, туризам и социјална инклузија.</p> <p>Надлежните органи за управување со транспортот ќе имаат оперативен систем и алатки кои ќе го подобрат целокупното управување со сообраќајот во однос на тежината на товарите во движење, транспортот на опасни материјали, временските податоци во реално време, податоците за несреќи итн.</p> <p>Стратегијата ќе создаде и директни и индиректни можности за вработување. За време на имплементацијата на ИТС/воспоставувањето на НЦУС, под-проектите ќе обезбедат работни места за квалификувани и неквалификувани мажи и жени, помагајќи им да научат вештини, да ги зголемат своите приходи и да ја намалат стапката на невработеност за одреден временски период. Индиректно, на среден и долг рок, стратегијата ќе доведе до поширока дифузија на иновативни технологии и дигитализација, што ќе значи пошироки можности за вработување. Работењето на проекти за ИТС/НЦУС ќе создаде работни места за висококвалификувани мажи и жени на долгорочна основа.</p> <p>Генерално, националната стратегија за ИТС ќе има многу силно позитивно влијание врз социо-економскиот развој, преку поттикнување на транспортот, трговијата и економијата, а се очекува да создаде и индиректни работни места во други сектори.</p>	
<p><b>Вредноста и ранливоста на областа која ќе биде засегната со донесување на планскиот документ:</b></p>	

Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија ќе се спроведува на целата територија на Република Северна Македонија, главно на постојната транспортна инфраструктура. Како приоритетни локации за поставување на ИТС се европските коридори 8 и 10 (државни патишта А1 и А2). Во рамки на ИТС стратегијата предвидено е поставување на Национален центар за управување со сообраќајот во Петровец (во постојни објекти на ЈП за државни патишта). Предвидено е поставување на ИТС и во Градот Скопје (и општините во град Скопје) и во општините со над 20.000 жители (Куманово, Тетово, Битола, Гостивар, Прилеп, Струга, Охрид, Струмица, Кичево, Велес, Штип, Кавадарци, Кочани, Радовиш, Гевгелија и Дебар).

Главен извор на емисии во воздухот и стакленички гасови се емисиите од индустриските капацитети, користењето на фосилни горива за загревање, како и од сообраќајот. Постојната состојба на квалитетот на амбиентниот воздух, меѓудругото е условена и од тековниот сообраќај, што допринесува за зголемени емисии во воздухот како резултат на поголемото време на патување, застој и сл.

Со оглед дека стратегијата за ИТС ќе се спроведува на веќе постојни објекти, вредноста и ранливоста на областите каде ќе се спроведува од аспект на животна средина е ниска со изразено антропогено влијание. Во овие области нема да се зафаќа дополнително земјиште или природни живеалишта, со што ќе се избегнат негативни влијанија врз околната флора и фауна.

Во однос на социјалните аспекти, стратегијата за ИТС ќе има позитивно влијание врз здравјето и безбедноста на населението и на учесниците во транспортот.

<p><b>Посебни природни карактеристики или културно наследство</b></p>	<p><u>Природни карактеристики</u></p> <p>Сите природни живеалишта во областите каде ќе се спроведува стратегијата за ИТС се под силен антропоген притисок и главно се деградирани (постојна транспортна инфраструктура). Природните живеалишта се поделени во шуми, крајбрежни шуми и појаси и водни екосистеми.</p> <p>Шумските живеалишта се претставени од некои климазонални заедници (дабови шуми во различни фази на деградација на дабовите шуми), како и некои крајбрежни шуми и појаси. Исто така, може да се сретнат повремени иглолисни насади.</p> <p>Климазоналните шуми се под антропогено влијание, некои се претворени во земјоделско земјиште, додека дел, претежно на пострмните падини, се користат за експлоатација на дрвјата што резултира со создавање на деградирани или многу деградирани шуми и отворени терени со тревна вегетација.</p> <p>Тревните површини се претставени со ридски пасишта од секундарно потекло и ливади кои се управувани од луѓето.</p> <p>Водните екосистеми се многу важни природни елементи од економска и еколошка гледна точка. Тие имаат голема пејзажна вредност, но исто така се и животна средина за многу видови. Економскиот развој на регионот е често поврзан со водните ресурси, што допринесува за еутрофикација на водата и влијанија врз акватичната биолошка разновидност.</p> <p>Проектните активности предвидени со стратегијата за ИТС се очекува да имаат мало негативно влијание врз животната средина.</p> <p><u>Културно наследство</u></p> <p>За време на развојот на транспортните мрежи, најголемо влијание се очекува за време на изградбата, додека развојот на мрежите за воздушен сообраќај ќе биде занемарлив и ограничен само на изградба на објекти (згради) на копно.</p> <p>Развојот на транспортната инфраструктура може директно да влијае на единиците и областите на културното наследство за време на изградбата и работењето на новите инфраструктурни врски со:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оштетување на објектите за културно наследство;</li> <li>- уништување на археолошки остатоци за време на изградбата/реконструкцијата/распаѓањето;</li> <li>- деградација на пределните карактеристики на околината на единиците на културното наследство;</li> <li>- вибрации кои можат да предизвикаат оштетување на зградите на културното наследство;</li> <li>- гасови, бидејќи азотните оксиди и сулфурдиоксидот се компоненти</li> </ul>
---	---

	<p>на киселите дождови што предизвикуваат оштетување на објектите и спомениците.</p> <p>Доколку е потребно, пред планирањето на проектите за ИТС ќе треба да се спроведат прелиминарни археолошки истражувања и резултатите треба да се земат предвид при позиционирање на транспортната инфраструктура за време на проектирањето и мерки за зачувување на археолошките остатоци. Со оглед дека активностите во стратегијата за ИТС ќе се одвиваат на постојната транспортна инфраструктура, не се очекуваат негативни влијанија врз културното и историско наследство.</p>
<p><b>Надминувањата на стандардите за квалитет на животната средина или граничните вредности</b></p>	<p>Со усвојувањето на националната стратегија за ИТС не се очекуваат значајни негативни влијанија врз животната средина и намалување на стандардите за квалитет на животната средина и пропишаните гранични вредности за емисии. Во делот на следење на климатските параметри со системите за ИТС ќе се воспостави мрежа на метеоролошки станици за мерење на климатските услови на транспортните мрежи, како и поставување на мерни места за мерење на GHG емисии и преземање на мерки за идни политики за заштита на животната средина врз основа на низа на континуиран мониторинг.</p>
<p><b>Интензивна употреба на земјиштето</b></p>	<p>Спроведувањето на активностите од националната стратегија за ИТС ќе се врши на веќе постојни објекти (транспортна инфраструктура) на територијата на Северна Македонија. Не се очекува окупирање на нови површини и дополнително деградирање на вредно земјоделско земјиште. Дел од активностите ќе се спроведуваат во урба средини. При развој на идна транспортна инфраструктура ќе се вклучуваат и елементи на ИТС.</p>
<p><b>Влијанијата врз областите или пејзажите кои имаат признати статус на национални или меѓународни заштитени подрачја.</b></p>	<p>Спроведувањето на активностите од националната стратегија за ИТС ќе се врши на веќе постојни објекти (транспортна инфраструктура) на територијата на Северна Македонија. Не се очекува окупирање на нови површини и дополнително деградирање на пејсажни вредности кои имаат признат статус на национални или меѓународни заштитени подрачја.</p> <p>Спроведувањето на ИТС ќе се врши главно по должина на транспортните коридори 8 и 10, во градот Скопје и општини со над 20.000 жители. Сите овие области се под изразено антропогено влијание.</p>
<p><b>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:</b></p>	
<p>Спроведувањето на ИТС ќе се врши главно по должина на транспортните коридори 8 и 10, во градот Скопје и општини со над 20.000 жители. Сите овие области се под изразено антропогено влијание. Со оглед на обемот на планираните активности и под-проекти на веќе постојна транспортна инфраструктура не се очекуваат големи негативни влијанија. Обемот на градежни работи е минимален бидејќи се насочени кон подобрување на постојната транспортна инфраструктура (дигитализација, сигнализација и модернизација). За сите под-проекти и активности кои произлегуваат од Стратегијата за ИТС ќе се применуваат одредбите за оцена на влијание (ОВЖС) од Законот за животна средина.</p>	
<p><b>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):</b></p>	
<p>Стратегијата за ИТС ќе се спроведува на постојната и идна транспортна инфраструктура на територија на Република Северна Македонија. Со под-проектите за ИТС нема да се зафаќаат нови површини на постојните објекти, а за нови проекти и делници на кои ќе се спроведува ИТС ќе се спроведува постапката за ОВЖС. Дел од активностите за ИТС ќе се спроведат на транспортна инфраструктура во урбани средини (град Скопје и во општини со над 20.000 жители).</p>	
<p><b>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</b></p>	

**образован план на наставните планови).**

Имплементираните содржини со стратегијата за ИТС ќе бидат извори на емисии во животната средина, кои може да предизвикаат минимални негативни влијанија врз медиумите и областите од животната средина, додека спроведувањето на мерките ќе влијае позитивно врз здравјето на населението, односно:

**-Вода:** планираните активности може да предизвикаат минимални нарушување на квалитетот на реките и суводолиците кои поминуваат во близина на опфатот. Можните влијанија врз водите ќе зависат од начинот на изведба на планираните активности и објекти, работните активности, контрола на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии. Во оперативната фаза не се очекуваат негативни влијанија.

**-Почва:** Проектните активности може да предизвикаат влијанија врз квалитетот на почвата во градежната фаза, односно да предизвикаат можна појава на загадување почвата. Можните влијанија врз почвите ќе зависат од начинот на изведба на планските содржини, работните активности и контролата на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии. Во оперативната фаза не се очекуваат негативни влијанија.

**-Воздух и климатски промени:** планираните активности ќе генерираат емисии во воздух, меѓу кои и емисии на стакленички гасови, од изведба на градежните работи, транспортните активности и сл. Генерираните емисии во воздух не се очекува да бидат во вредности кои ќе го нарушат квалитетот на воздухот и да предизвикаат директни или индиректни негативни ефекти врз чувствителните рецептори и климатските промени. Можните влијанија врз воздухот и климатските промени ќе зависат од начинот на изведба на проектните активности, контролата на емисиите и примената на мерките за заштита од несреќи и хаварии. Во оперативната фаза не се очекуваат негативни влијанија.

**-Бучава и вибрации:** Проектните активности ќе генерираат емисии на бучава, како резултат на активностите во градежна фаза. Нивоата на бучава се очекува да бидат во рамки на дозволените со оглед дека активностите за ИТС ќе се одвиваат на постојни транспортни системи (под времен режим на сообраќај).

**-Културно наследство:** Изведбата на предвидените активности не се очекува да има негативни влијанија врз културното наследство. Сепак, доколку се открие културно наследство за време на градежните работи ќе се почитуваат законските одредби за „случаен пронајдок“.

**-Биолошка разновидност:** Спроведувањето на стратегијата за ИТС нема да предизвика негативни влијанија врз биолошката разновидност, поради тоа што не се очекува загаѓање на нови површини, како резултат на расчистување на локација, сечење на шуми и пренамена на земјоделско земјиште. Сепак доколку се појави потреба ќе се врши експропријација и пренамена на земјоделско или шумско земјиште во градежно. Тоа ќе биде разработено на ниво на под-проекти (Урбанистички проекти и основни проекти со соодветни планови за ревегетација).

**-Предел:** Предвидените активности ќе се спроведуваат на постојните мрежи, при што пределските и пејзажни карактеристики на локацијата нема значително да се нарушуваат.

**-Материјални добра:** Како резултат на активностите ќе се генерира отпад, кој ќе се предава на овластени постапувачи или ќе се депонира на постојните или новосоздадени депонии (инертен отпад-вишок ископан материјал). Во проектниот опфат ќе се обезбеди вода за санитарни потреби, ќе се обезбеди електрична енергија и сл. Обезбедување на вода, енергија и сл. може да предизвика оптоварување на постојните мрежи. Исто така, имплементацијата на ИТС содржини ќе допринесе за зголемена фреквенција на возила по транспортната мрежа.

Идниот развој на опфатот треба да се темели на контролирани емисии во медиумите, примена на мерки за заштита од несреќи, како и одржливо искористување на ресурсите. Од аспект на одржливост, имплементацијата на стратегијата за ИТС ќе допринесе за привлекување на нова работна сила и вработување, намалување на сиромаштијата и економски развој на локално, регионално и национално ниво.

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

Изработката на Националната Стратегија за интелигентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија произлегува од "Националната Транспортна Стратегија (2018-2030)", во чии рамки, како хоризонтална функција, предвидена е посебна мерка/активност за изработка на Стратегија за развој на интелигентни транспортни системи (ИТС) со Акциски план (активност 104 – мерка ОСМ 30, дел 4.3) за која што во 2018 година е спроведена постапка за стратегиска оценка на влијание врз животната средина. Од страна на Министерството за животна средина и просторно планирање беше издадено позитивно Мислење за финалниот Извештај за стратегиска оценка на животната средина од Националната Транспортна Стратегија (2018 - 2030) (бр.15-6899/2 од 31.12.2018 година).


Доколку потенцијалните влијанија на клучните одлуки во планскиот документ веќе биле предмет на оцена или веќе биле разгледани во други плански документи 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 плански документ.

Националната стратегија за ИТС произлегува како планирана активност од Националната транспортна Стратегија (2018 - 2030) за која беше спроведена постапка за стратегиска оцена на животната средина во која беа опфатени сите сегменти/ влијанија врз животната средина кои би произлегле од реализацијата на планираните проекти во различните сектори (патен транспорт, железнички транспорт и авио транспорт). За сите нив беа зададени мерки со чие спроведување би се намалиле идентификуваните влијанија од спроведувањето на планираните активности и проекти во рамки на Националната транспортна Стратегија.

Доколку потенцијалните влијанија од клучната одлука во овој плански документ 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 стратегиска оцена на урбанистички план во кој се предвидува изградба на објект кој подлежи на постапка на оцена на влијанието врз животната средина).

За предвидените активности односно под-проекти кои произлегуваат од националната стратегија за ИТС ќе се спроведува постапка за Оцена на влијанието врз животната средина (ОВЖС) согласно законската регулатива за животна средина, како и во согласност со политиките на Меѓународните финансиски институции, доколку некои проекти се финансираат со заеми.

Во рамки на постапката за ОВЖС ќе бидат земени предвид и предложените мерки во Извештајот за стратегиска оцена на животната средина на Националната транспортна стратегија (2018-2030), ќе бидат детално разгледани сите проектни активности и нивните влијанија врз животната средина, здравјето и безбедноста при работа, локалното население и ќе бидат дадени мерки за нивно навремено идентификување, отстранување, спречување и/или ублажување.

<b>ИЗЈАВА</b>	<b>Изјавуваме дека податоците дадени во овој формулар се точни, вистинити и комплетни.</b>
Функција, име и презиме и потпис на лицето кој го носи планскиот документ во име на органот	<b>Министер за транспорт и врски</b> <b>Благој Бочварски</b> 
Датум: 17.03.2023г. Место: Скопје	



**КОРЕЛАЦИЈА НА ЦЕЛИТЕ НА ПЛАНОТ (СТРАТЕГИЈАТА) СО ЦЕЛИТЕ НА НАЦИОНАЛНИТЕ, РЕГИОНАЛНИТЕ И ЛОКАЛНИТЕ СТРАТЕШКИ И ПЛАНСКИ ДОКУМЕНТИ**

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
<p><b>Просторен План на Република Македонија (2002-2020)</b></p>	<p>Основни цели на Просторниот План на РМ се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Зголемување на вработеноста и постојано подобрување на материјалните, културните, општествените и другите услови за живот и работата на граѓаните;</li> <li>▪ Остварување на порамномерен регионален развој, со побрз развој на стопански недоволно развиените краишта;</li> <li>▪ Остварување на рационално користење, организирање и уредување на просторот со рационално разместување на производните сили;</li> <li>▪ Подобрување на степенот на искористеноста на енергетскиот систем и зголемување на неговата флексибилност и сигурност;</li> <li>▪ Подобрување на енергетската ефикасност - употреба на поквалитетни горива и пречистување на гасовите пред испуштањето во средината;</li> <li>▪ Заштеда на енергија од индустриско производство, аграр, енергетика и комунални дејности;</li> <li>▪ Користење на депониски и биогаз и рециклажа како заштеда на суровини, природни ресурси и енергија;</li> <li>▪ Пошумување на терените и порационално користење на дрвната маса преку зголемување на техничкото за сметка на огревното дрво и отпадот од сеча;</li> <li>▪ Обезбедување доволно количини квалитетна вода за пиење и ревитализација и модернизација на системите за наводнување и водоснабдување;</li> <li>▪ Транспортен систем со минимални штетни влијанија на транспортот врз животната средина;</li> <li>▪ Утврдување на програмски индикатори и мониторинг за следење на здравствената состојба на населението, во релација со квалитетот на средината;</li> <li>▪ Зачувување и заштита на сите простори (места) со исклучиви и неповторливи природни вредности од значење за научната, културно образовната, воспитната, рекреативната и други функции.</li> </ul>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
Националната Транспортна Стратегија (2018-2030)	<p>Сеопфатната цел на Националната транспортна стратегија (2018 – 2030) е да се развие хармонизиран транспортен сектор што е меѓународно компатибилен и интегриран во системот на ТЕН-Т мрежите, што го стимулира економскиот и социјалниот развој на земјата, ја зачувува животната средина и ги обезбедува потребите на идните генерации.</p> <p>Целосното спроведување на Националната транспортна стратегија ќе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Го промовира економскиот раст преку градење, подобрување, управување и одржување на интегрирана и меѓусебно поврзана транспортна мрежа и ќе нуди ефикасни транспортни услуги;</li> <li>▪ Го олеснува користењето на транспортните системи со користење на <b>интелигентни транспортни системи (ИТС)</b> и мобилни апликации за онлајн-информации за патување, планирање на патувањето и продажба на билети;</li> <li>▪ Ја подобрува безбедноста на пешаците, велосипедистите, возачите, патниците и кадрите;</li> <li>▪ Ги промовира социјалното вклучување и кохезијата, преку поврзување на оддалечени и маргинализирани заедници и ќе гарантира пристапност на сите до транспортните мрежи и услуги; и</li> <li>▪ Ја заштитува животната средина и ќе го подобрува здравјето преку изградба на „зелен“ транспортен систем што ги намалува емисиите и ја ограничува потрошувачката на ресурси и на енергија.</li> </ul> <p><b><u>Изработката на Националната Стратегија за интелегентни транспортни системи (ИТС) во Република Северна Македонија (2023-2032) произлегува како обврска (акција) од Националната транспортна стратегија (2018 – 2030).</u></b></p>
Национална стратегија за биолошка разновидност со акционен план (2018-2023), 2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Намалување на директните и индиректните притисоци врз биолошката разновидност;</li> <li>▪ Подобрување на статусот на биолошката разновидност преку зачувување на екосистемите, видовите и генетската разновидност заради зголемување на придобивките од биолошката разновидност и екосистемските услуги.</li> </ul>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
<p>Национална стратегија за заштита на природата (2017-2027), 2019</p>	<p>Во Националната стратегија за заштита на природата, дефинирани се следните национални цели:</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 1:</b> Геодиверзитетот и геонаследството и другите компоненти на природата (биолошката и пределската разновидност) соодветно да се идентификуваат, истражуваат, мониторираат и инвентаризираат.</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 2:</b> Да се заштитат, зачуваат и мониторираат компонентите на геодиверзитетот, геонаследството, биолошката и пределската разновидност.</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 3:</b> До 2022 година да се вгради политиката за заштита на природата во стратегиите, плановите и програмите во другите сектори.</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 4:</b> Да се воспостави и практикува одржливо користење на геодиверзитетот, геонаследството и другите компоненти на природата (биолошката и пределската разновидност) преку употреба на традиционални знаења, иновации, најдобри практики и позитивни стимулации за зачувување и одржливо користење на природата.</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 5:</b> Да се унапреди законодавната рамка, согласно ЕУ легислативата и релевантните ратификувани меѓународни договори за заштита на природата и да се обезбеди соодветна институционална рамка преку зајакнување на административните капацитети.</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 6:</b> Да се подигне нивото на информираност, едукација и промоција за вредностите и значењето на геодиверзитетот и геонаследството и другите компоненти на природата (биолошката и пределската разновидност);</p> <p><b>НАЦИОНАЛНА ЦЕЛ 7:</b> Да се обезбеди континуирано и зголемено финансирање на заштитата на природата од буџетски средства на централно и локално ниво, од инвестиции и други извори на финансирање, преку воспоставување на соодветни одржливи и ефикасни модели на финансирање на заштитата и одржливото користење на природата.</p>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
<p>Стратегија за регионален развој на Република Македонија (2009-2019)</p>	<p>Главните стратешки цели на Стратегијата се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Конкурентни плански региони што се одликуваат со динамичен и одржлив развој;</li> <li>▪ Поголема демографска, економска, социјална и просторна кохезија помеѓу и во рамките на планските региони во Република Македонија.</li> </ul> <p>За постигнување на овие цели дефинирани се приоритети:</p> <p><b>Стратешка цел 1:</b></p> <p><i>Приоритет 1.1.</i> Поттикнување на економскиот раст во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.2.</i> Развивање на современа и модерна инфраструктура во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.3.</i> Препознавање и искористување на иновативниот потенцијал и подигнување на техничко-технолошката основа на носечките индустрии во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.4.</i> Подигнување на нивото на човечкиот капитал во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.5.</i> Креирање на конкурентски предности на планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.6.</i> Оптимално користење и валоризација на природните ресурси и енергетските потенцијали во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 1.7.</i> Заштита на животната средина во планските региони</p> <p><b>Стратешка цел 2:</b></p> <p><i>Приоритет 2.1.</i> Демографска ревитализација и порамномерна дистрибуција на населението помеѓу и внатре во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 2.2.</i> Градење на функционално-просторни структури за подобро интегрирање на урбаните со руралните средини во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 2.3.</i> Зголемување и порамномерна дисперзија на инвестициите и вработеноста помеѓу и во рамките на регионите,</p> <p><i>Приоритет 2.4.</i> Подигнување на степенот на социјален развој во планските региони,</p> <p><i>Приоритет 2.5.</i> Поддршка на подрачјата со специфични развојни потреби,</p> <p><i>Приоритет 2.6.</i> Развивање на прекугранична и меѓусебна соработка на планските региони,</p> <p><i>Приоритет 2.7.</i> Подигнување на капацитетите за планирање и реализација на развојот во планските региони.</p>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
<p>Трет Национален План на Република Македонија кон Рамковната конвенција на ОН за климатски промени (2014)</p>	<p>Зајакнување на базата на и-формации, аналитичкиот и институционалниот капацитет на клучните национални институции за интегрирање на приоритетите за климатските промени во националните стратегии за развој и релевантните секторски програми со обезбедување финансиска и техничка поддршка.</p> <p>Вклучување на Република Македонија во глобалните напори за ублажување на климатските промени и спроведување на обврските преземени од членството во Рамковната конвенција на Обединетите Нации за климатски промени и Кјото Протоколот. Исто така, Планот вклучува:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Воспоставување на национален фонд за тестирање мерки за адаптација и воведување на видови, отпорни на суша;</li> <li>▪ Формирање на национален центар за суша;</li> <li>▪ Развивање критериуми и идентификација на начини на употреба на земјиштето и агроеколошки зони и сл.</li> </ul>
<p>Национална стратегија за управување со отпад (2008-2020)</p>	<p>Дел од општите и посебни стратешки цели во управувањето со отпадот се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Воведување на стабилни финансиски ресурси и соодветни економски механизми за обезбедување на целосно покривање на трошоците за одржување на интегрираниот систем за управување со отпад;</li> <li>▪ Воспоставување на систем за собирање податоци/информации за изворите, природата, количествата и судбината на тековите на отпадот, како и за капацитетите за обнова на материјали/енергија и за депонирање на отпадот и обезбедување на потребниот пристап на јавноста до истиот;</li> <li>▪ Воспоставување на технички современ систем за управување со отпад;</li> <li>▪ Примена на ефикасни и исплатливи техники за управување со посебните текови отпад;</li> <li>▪ Воведување на депони за опасен и за неопасен отпад и други капацитети за депонирање на отпадот во согласност со современите стандарди;</li> <li>▪ Постапно затворање и/или санирање на постојните комунални одлагалишта за отпад и/или индустриски еколошки жаришта.</li> </ul>



Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
Национален план за управување со отпад (2009-2015)	<p>Управување со отпад е да се обезбеди соодветна политика за заштита на животната средина, рамка за одлучување, економска основа, учество на јавноста и постепено воспоставување на техничка инфраструктура за спроведување на активностите на управување со отпад, со цел да се реализира системот за управување со отпад во согласност со законската регулатива на ЕУ и со Акционата програма за животна средина на ЕУ, земајќи ги предвид нејзините приоритети во управувањето со отпадот. Планот ги наведува основните, меѓусебно поврзани мерки за сопирање или за ублажување на последиците врз животната средина предизвикани од сегашното управување со отпадот, од една страна и за изградба на рамка за постепено воспоставување на современ и одржлив систем за управување со отпад, преку оптимална комбинација на различни законски, економски и комуникациски механизми и инструменти, од друга страна.</p>
Национална стратегија за одржлив развој (2009-2030)	<p>Основни цели на Стратегијата за одржлив развој се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Да се охрабрат структурните промени во индустријата, во полза на оние индустрии кои не користат големи количества на електрична енергија и кои имаат вкупно помало негативно влијание врз животната средина;</li> <li>▪ Да се користи механизмот за чист развој според протоколот од Кјото како дополнителна алатка за спроведување на проекти за намалени емисии на стакленички гасови и поттик на руралниот развој.</li> </ul> <p>Исто така, во Стратегијата е ставен акцент на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обезбедување заштита на природата во Македонија базирана на принципите на „Натура 2000“ мрежата преку засилена имплементација на Стратегијата за Биолошка разновидност и Акциониот План;</li> <li>▪ Промовирање нова мрежа за мониторинг на животната средина;</li> <li>▪ Контрола на квалитетот на воздухот и да се намалат законите по човековото здравје и функционирањето на екосистемите;</li> <li>▪ Да се воведат управување со водните ресурси и да се намали загубата на вода и влијанието од загадувањето како основа за развој на планови за управување со речни корита;</li> <li>▪ Да се поддржи шумс-чи, земјоделски и рурален развој како основни економски активности во синергија со Планот за зачувување и управување на природните ресурси.</li> </ul>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
<p>Национален план за заштита на амбиентниот воздух (2013-2019)</p>	<p>Главни цели на Планот се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ одржување на квалитетот на амбиентниот воздух во зоните каде што не се надминуваат граничните вредности на квалитет;</li> <li>▪ подобрување на квалитетот на амбиентниот воздух во зоните каде што се надминуваат граничните вредности за квалитет;</li> <li>▪ преземање на мерки за намалување на емисиите од определени стационарни извори на загадување;</li> <li>▪ усвојување на неопходни мерки за минимизирање и целосно отстранување на негативните ефекти врз квалитетот на амбиентниот воздух.</li> </ul>
<p>Втор Национален Еколошки Акционен План на Република Македонија (2006)</p>	<p>Дефинирање на проблемите на животната средина и мерките и активностите потребни за нивно надминување за шест годишен период и создавање на флексибилна рамка за продолжување на процесот на приближување кон политиката на ЕУ во областа на животната средина, вклучување на целите на животната средина во секторските политики и насоки за еколошки одржлив пристап, зголемување на степенот на исполнување на обврските од регионалните и глобалните договори и отворање на нови перспективи и вклучувања во меѓународните системи за заштита на животната средина.</p>
<p>Национална Стратегија за земјоделство и рурален развој (2014-2020)</p>	<p>Главна цел на Стратегијата е зголемување на конкурентноста на македонското земјоделско производство и прехранбената индустрија, развој на руралните средини и одржливо управување со природните ресурси.</p> <p>Одржливото искористување на ресурсите и условите во шумарството во развојот на руралните заедници и зачувување и унапредување на шумскиот фонд, како и зголемување на аквакултурното производство во земјава особено од автохтоните видови, одржливото рибарење и заштита на рибите, ќе бидат дел од целите во одржливото управување и унапредување на природните ресурси и живиот свет.</p> <p>Клучните цели во насока на постигнување на одржливото управување и унапредување на природни ресурси и ублажување на влијанието на климатските промени во следниот период се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Зачувување и унапредување на шумскиот фонд,</li> <li>▪ Биодиверзитет - заштита на автохтоните раси и сорти и сл.</li> </ul>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
Национална Стратегија за води (2011-2041)	<p>Главна цел на Стратегијата е зачувување на добра состојба на водата, спречување на загадувањето на водата, спречување на хидро-морфолошките промени и рехабилитација на статусот на водата каде што е нарушен.</p> <p>Посебните цели кои треба да се постигнат со интегрираното управување со водите во Република Македонија се:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Доволен квалитет на водата за пиење за јавно снабдување;</li> <li>▪ Потребни количини на вода со соодветен квалитет за разни комерцијални цели;</li> <li>▪ Заштита на луѓето и материјалните добра од штетните ефекти на водата;</li> <li>▪ Да се постигне и да се зачува добар статус на водата на површинските и подземните водни тела;</li> <li>▪ Заштита на водата и екосистемиите зависни од вода;</li> <li>▪ Усогласување на мерките на управување со водите со корисниците на просторот од другите сектори;</li> <li>▪ Одржливо управување со водите со рационално и одржливо користење на водните ресурси.</li> </ul>
Стратегија за животна средина и климатски промени (2014-2020), 2015	<p>Визија: „Зачувување, заштита и унапредување на животната средина и квалитетот на животот на граѓаните, со цел да се овозможи одржлив раст кој ќе придонесе кон постигнување на глобалните цели за животна средина“.</p> <p>Визијата на Стратегијата за секторот животна средина и климатски промени е да се насочи земјата кон поурамнотежен развој, преку превенција и воведување на концептот на одржлив развој. Со оформување на политиките за континуиран економски и социјален напредок, без да се наштети на животната средина и природни ресурси, во иднина ќе се обезбеди подобрување на квалитетот на животната средина и животот на граѓаните. Ова се потпира на амбициозната идеја дека развојот ќе ги земе предвид животната средина и климатските промени на некое „Зачувување, заштита и унапредување на квалитетот на животната средина и квалитетот на животот на граѓаните, со цел да се овозможи одржлив раст кој ќе придонесе кон постигнување на глобалните цели за животна средина на секое ниво, како економски и социјални придобивки. Со овој пристап, визијата на Стратегијата е да даде придонес на земјата во постигнување на целите на ЕУ и глобалните цели.</p>
Национална Стратегија за рурален туризам (2012-2017)	<p>Идентификување на концептот и стратегијата за развој, поставување на рамка за поттикнување на развојот како дел од севкупната туристичка понуда на Република Македонија, евиденција на сместувачки и угостителски објекти, зголемување на капацитетите, вработувањата и туристичката понуда во руралниот туризам.</p>

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
Стратегија за демографски политики на Република Северна Македонија (2015 – 2024)	Подобрување на постојните демографски трендови во Република Северна Македонија, преку спроведување на долгорочни политики и подрачја на делување, кои директно и индиректно ќе влијаат на демографскиот развој во Република Македонија
Стратегија за мониторинг во животната средина (2004)	Целта на Стратегијата е мониторирање и известување за состојбата на сите медиуми на животната средина.
Стратегија за подигнување на јавната свест во областа на животната средина (2003)	Подигнување на јавната свест за животната средина и подобрување на комуникацијата во секторот животна средина.
Отпорно Скопје, Стратегија за климатски промени на Град Скопје (2018)	Анализи, препораки, акции. Инвентаризација на стакленички гасови. Утврдување на потенцијал за намалување, утврдување на клучни сектори (вода и здравство), можни политики и мерки. Акционен план.

Релевантни национални, регионални и локални стратешки и плански документи	Цели или барања утврдени со стратешките и планските документи
План за подобрување на квалитетот на воздухот во агломерација Скопски регион	Да обезбеди стратегија за подобрување на квалитетот на воздухот во агломерацијата Скопски регион. Идентификувани краткорочни (2017 – 2022) и долгорочни мерки (2017 – 2027).
Регионални планови за управување со отпад во планските региони	<p>Визија: Да се обезбеди регионална планска рамка за одржливо управување со отпадот и преработка на ресурсите преку развивање на интегриран систем за управување со отпад, со следниве општи цели:</p> <p>Цел А: Минимизирање на негативните влијанија на животната средина и на здравјето на луѓето предизвикани од создавањето и управувањето со отпад.</p> <p>Цел Б: Минимизирање на негативните општествени и економски влијанија и максимизирање на социјалните и економските можности.</p> <p>Цел В: Усогласеност со законските барања, целите, принципите и политиките поставени со европската и националната правна и регулаторна рамка.</p>