

Податоци за органот кој го изработува планскиот документ	
Назив на планскиот документ	Национална Транспортна Стратегија 2017-2030
Орган надлежен за изработка на планскиот документ	Министерство за транспорт и врски
Орган надлежен за донесување на планскиот документ	Министерство за транспорт и врски /Влада на Република Македонија

Податоци за изработувачот на планскиот документ	
Име на лицето овластено за подготвување на планскиот документ	Министерство за транспорт и врски Меѓународната консултантска компанија ARS Progetti S.p.A. и партнери во Конзорциумот во рамките на Проект финансиран преку Инструментот за претпристапна помош (IPA) регулиран со Одлука на Советот на Европа бр. IPA OPRD2007-2013-4.2-LOT2-22
Назив на работното место	Министер за транспорт и врски
Контакт податоци за лицето	Тел. +389 2-3145-555

Основни податоци за планскиот документ			
Од што произлегува донесувањето на планскиот документ? (пр. законска обврска или друга одредба)			
Носењето на планскиот документ е законска обврска согласно законите во секторот транспорт, а е резултат на истек на важност на претходна Национална транспортна стратегија 2007-2017.			
Дали се донесува нов плански документ или се вршат измени на постојниот?			
ДА ☒ Се донесува нов стратешки 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, Националната Транспортна Стратегија спаѓа во точка 7 Транспорт – краткорочни, среднорочни и долгорочни плански документи кои се однесуваат на развојот и унапредувањето на патниот, железничкиот, водениот и авио транспортот.			
Дали планскиот документ е определен со уредбата за стратегиите, плановите и програмите, вклучувајќи ги и промените на тие стратегии, планови и програми, за кои задолжително се спроведува постапка за оцена на нивното влијание врз животната средина и врз животот и здравјето на луѓето. Доколку е определен наведете ја точката и алинејата под која е определен. (пр. член 3, точка 1, алинеја 5).			
Да ☒ Не ☐	Член: 3	Точка 7	Алинеја: 1
Дали со планскиот документ се планира реализирање на проект што е предвиден со Уредбата за определување на проектите и критериумите врз основа на кои се утврдува потребата за спроведување на постапка за оцена на влијанието врз животната средина. Доколку одговорот е позитивен наведете за каков проект станува збор.			
Да, Прилог I - Проекти за кои задолжително се врши оцена на влијанијата врз животната средина, Прилог 1, точка 7- Изградба на железнички сообраќај на големи растојанија и на аеродроми со должината на основната писта од 2.100 m или повеќе, автопатишта, нов пат со четири или со повеќе ленти или повторно порамнување и / или проширување на постоечкиот пат од две или помалку ленти, за да се добијат четири или повеќе ленти, доколку таквиот нов пат или повторно порамнет и / или проширен сегмент од патот ќе има 10 km или повеќе во континуирана должина.			
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, Стратегијата се однесува на целата територија на РМ.			
Да се наведе целта на донесување на планскиот документ и да се опише клучната одлука која ќе се донесе.			

Главните цели на Националната Транспортна Стратегија 2017-2030:

- Поттикнување економски развој преку градење, зацврстување, управување и одржување на транспортните услуги, инфраструктурата и мрежите за да се максимизира нивната ефикасност;
- Поттикнување развој на интегрирана и поврзана транспортна мрежа која што ќе обезбедува ефективни услуги на корисниците во Република Македонија;
- Поттикнување социјална вклученост преку поврзување на маргинализирани и обесправени заедници и зголемување на пристапноста на транспортната мрежа;
- Заштита на животната средина и подобрување на здравјето преку градење и инвестирање во јавниот транспорт и други типови на ефикасен и одржлив транспорт кој што ги минимизира емисиите и потрошувачката на ресурси и енергија;
- Подобрување на безбедноста преку намалување на бројот на несреќи и зголемување на безбедноста на пешаците, велосипедистите, патниците и работниците; и
- Подобрување на транспортна поврзаност преку воспоставување на планирање на патувања и олеснување на наплата за да се осигура лесно поврзување на различни типови на транспорт.

Имајќи предвид дека со предметната Стратегија се предвидува спроведување на проекти за изградба на патничка, железничка и воздухопловна инфраструктура од кои ќе произлезат влијанија врз животната средина и со цел истите да бидат навремено идентификувани се донесува **Одлука за спроведување на стратегиска оцена на животната средина.**

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

Предмет на Националната Транспортна Стратегија е Транспорт – долгорочни плански документи кои се однесуваат на развојот и унапредувањето на патниот, железничкиот, водениот и авио транспортот.

Периодот за донесување на планскиот документ.

Националната Транспортна Стратегија се однесува на период од 2017 – 2030 година.

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

Предвидено е среднорочно ревидирање во 2023 година.

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

Со Националната Транспортна Стратегија е опфатена територијата на Република Македонија.

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.

Влијанијата, кои се претпоставува дека може да произлезат со спроведувањето на Националната Транспортна Стратегија, може да се разгледуваат од аспект на идни придобивки - позитивни влијанија и од аспект на негативни влијанија.

Очекувани позитивни влијанија:

Спроведувањето на Националната Транспортна Стратегија ќе предложи мерки со кои ќе се подобри

институционалната и организационата поставеност во секторот транспорт на национално ниво, ќе ја подобри економската ефикасност, безбедноста и достапноста на транспортот и обезбедување на интегрирање со другите секторски политики.

Очекувани негативни влијанија:

Реализацијата на Националната Транспортна Стратегија ќе има негативни влијанија врз животната средина, доколку предвидените активности не се соодветно управувани, затоа во Извештајот за стратешката оцена на животната средина ќе биде даден посебен осврт на можните влијанија врз медиумите од животната средина и ќе се предложат мерки за намалување или избегнување на истите.

Веројатноста, времетраењето, фреквенцијата и повратноста на влијанијата	Спроведувањето на Националната Транспортна Стратегија може да има негативни влијанија за време на изградба на патните и железнички коридори, како и при нивното секојдневно функционирање. За време на градежна фаза се очекуваат можно нарушување на квалитетот на подземни води, површински води и енергетски ресурси, нарушување на пејзажните карактеристики на пределот, употребата на земјиште, квалитетот на воздухот, создавање на бучава и вибрации, отпад. Од социјалните аспекти се очекува да бидат афектирани безбедноста и здравјето на работниците кои ќе работат на градбата на патните правци и можна експропријација на приватно земјиште во полза на јавниот интерес за изградба на патната инфраструктура. Веројатноста од појавата на негативните влијанија е голема особено нарушување на квалитетот на воздухот, појава на вознемирувачка бучава и вибрации, создавање на различни фракции на отпад, нарушување на сообраќајот долж трасите на патните правци кои ќе се градат. Времетраењето на овие влијанија ќе биде присутно постојано. Во градежна фаза се очекуваат позитивни влијанија на мали и средни претпријатија преку нивно ангажирање за снабдување на материјали за градба, техничка поддршка, транспорт, храна и др. Во оперативна фаза се очекува влијание врз квалитетот на воздухот, емитување на зголемено ниво на бучава, влијание врз постоечкиот биодиверзитет и емисија на полутанти кои влијаат врз климатските промени. Сите овие очекувани негативни влијанија може благовремено да се редуцираат преку примена на мерки за спречување на негативните влијанија при спроведување на постапка за Оцена на влијание на проекти врз животната средина и подготовка на Елаборат/Студија за оцена на влијанија врз животната средина за секој поединечен проект кој ќе произлезе од Националната Транспортна Стратегија..
Кумулативната природа на влијанијата врз животната средина и животот и здравјето на луѓето	Кумулативни влијанија се очекува да настанат од интензивниот сообраќај што ќе доведе до нарушување на квалитетот на воздухот кој ќе влијае врз здравјето на населението, бројноста и застапеноста на карактеристичните видови на растителен и животински свет, зголемено ниво на бучава кое исто така ќе влијае и врз нарушување на здравјето на населението, зголемен удел на Република Македонија во климатските промени преку емитување на стакленички гасови.
Прекугранична природа на влијанијата	При реализирање на активностите за изградба на железничките коридори Коридор 8 и Коридор 10 се очекува потенцијалните влијанија (неконтролирани емисии, несреќи и хаварији) да имаат и прекуграничен ефект во соседните земји (Р. Бугарија и Р. Грција).
Ризиците по животот и здравјето на луѓето и животната средина (пр. како резултат на несреќи)	Ризиците по животот и здравјето на населението произлегуваат од интензивниот сообраќај (зголемени емисии на загадувачки материји, зголемена бучава, зголемен број на несреќи особено со непочитување на патната сигнализација и дозволената брзина на движење на учесниците во сообраќајот) што ќе доведе до зголемување на бројот на сообраќајни несреќи во кои ќе има повреди со привремени и трајни последици по учесниците во сообраќајот, од кои дел ќе бидат и со смртни последици. Влијанијата од нарушениот квалитет на воздух и високите нивоа на бучава би придонеле долгорочни нарушувања и влијанија врз здравјето на луѓето, хронични болни, смртни случаи, зголемен број на боледувања, отсуства од работа и др. Наручување на биодиверзитетот се очекува при градба и во оперативната фаза на одвивање на сообраќајот.
Опсег и просторниот обем на влијанијата (географска област и големината на популацијата)	Опсегот на Стратегијата е целата површина на Република Македонија со 2.067,471 жители, а најзасегната би биле оние подрачја каде би се граделе или реконструирале сообраќајници и железнички пруги/коридор и одвивал сообраќајот секојдневно.

која ќе биде засегната)	
Потенцијалните економски и социјални влијанија кои би ги предизвикал планскиот документ како што се:	
Предвидените проектни активности во рамки на Националната Транспортна Стратегија ќе обезбедат развиена патна инфраструктура што директно ќе го поттикне економскиот развој на национално ниво преку зголемен број на инвестиции – домашни и странски, зголемување на бројот на вработени, што ќе резултира со подобрен квалитет на живеење, намалување на трендот на миграција на населението во други држави.	
Вредноста и ранливоста на областа која ќе биде засегната со донесување на планскиот документ:	
<u>ВОЗДУХ</u>	
Изворите на загадувачки матери потекнуваат од човечките активности и антропогените фактори. Главните загадувачки супстанции во воздухот се сулфурдиоксид SO ₂ , азотни оксиди NO _x , суспендирани честички (PM ₁₀ , PM _{2,5} , TSP), јаглерод моноксид (CO) испарливи органски соединенија. Од транспортниот сектор главно се создаваат NO _x , и CO. Од вкупното количество на CO во воздухот 24% се од транспортниот сектор, додека од вкупното количество на NO ₂ , 40% се од сектор транспорт.	
Согласно добиените податоци од мерењата на квалитетот на воздух воочено е дека граничните вредности за NO _x се 7 пати надминати во 2013 година и 3 пати во 2014 кај мерната станица Гази Баба. Зголемени вредности на NO _x се воочени и во Тетово каде се регистрирани 15 надминувања на граничните вредности во 2013 година и 11 надминувања во 2015 година.	
Сепак најголеми надминувања се регистрирани за суспендираните честички (PM ₁₀) при што нивно надминување не е регистрирано само кај мерната станица Лазарополе. Најголем број на надминувања на среднодневната гранична вредност во последните 3 години (2013, 2014 и 2015) година се регистрирани во Тетово при што во 2015 година се регистрирани дури 350 надминувања.	
<u>КЛИМАТСКИ ПРОМЕНИ</u>	
Република Македонија има за цел да ги намали емисиите на јаглерод диоксид од согорување на горива до 36% до 2030-та година. За да се постигне оваа цел неопходно е интегрирање на стратегиите за спречување на климатските промени во други секторски политики, како Националната Транспортна Стратегија.	
Главните ефекти од транспортниот сектор врз климатските промени произлегуваат од согорувањето на горива и емисијата на стакленички гасови. Најголемиот удел во вкупната емисија на стакленички гасови има енергетскиот (~60%), транспортниот (~10%) и земјоделскиот сектор (~10%). Според националните пресметки, емисијата на стакленичките гасови постепено се зголемува. стакленичките гасови од транспортниот сектор се зголемиле за 35% од 2003-та до 2016-та година, додека пак проекциите за 2025-та година покажуваат зголемување на емисии на стакленички гасови од транспортниот сектор за ~60%.	
Еден од проблемите во транспортниот сектор во контекст на спречување на климатските промени е големата релативна старост на возниот парк и трендот на зголемено потрошување на горивото дизел. Дополнително, изградбата на патишта ќе ја зголеми ранливоста на биодиверзитетот кон климатските промени, преку фрагментација на нивните хабитати, особено на најранливите категории на хабитати, флора и фауна.	
<u>БУЧАВА</u>	
Транспортот е еден од главните причинители на бучава во животната средина. Зголемено ниво на бучава е регистрирано особено во централните градски средини каде дозволените гранични нивоа на бучава согласно националното законодавство се многу често надминати во ноќниот период. Бучавата штетно влијае врз здравјето на луѓето, но недостасуваат податоци и стратешки мапи за бучава.	
<u>ЗДРАВЈЕ НА ЛУЃЕТО</u>	
Здравјето на луѓето е во директна зависност од медиумите во животната средина (пр. воздух, води итн.). Транспортниот сектор директно влијае врз човековото здравје бидејќи преставува потенцијален ризик од сообраќајни несреќи. Од друга страна транспортниот сектор индиректно влијае врз здравјето на луѓето преку загадување на воздухот и зголемено ниво на бучава и вибрации. Согласно студијата на СЗО во Република Македонија од вкупните болести кај луѓето околу 15% се предизвикани од загадувањата во животната средина, при што загадувањето на воздухот (од сите извори, не само транспортот) е причина за околу 1.350 смртни случаи годишно.	
<u>БИОДИВЕРЗИТЕТ</u>	
Како резултат на комплексната географија и комбинацијата на континентална и медитеранска клима, во Р. Македонија има голема биолошка разновидност со преку 22.000 видови од кои 1.000 се ендемични. Заради заштита на оваа уникатна биолошка разновидност во државата се воспоставиле 86 заштитени подрачја на територија од 230.083 ha што претставува 8,9% од вкупната територија на државата. Најголем дел (4,47%) заземаат трите национални паркови (НП), НП Маврово, НП Галичица и НП Пелистер. Секторската студија за заштита на природното наследство до 2020-та година има за цел да ја зголеми вкупната територија на заштитени подрачја од 8,9% до 11,5%, што е во согласност со Аичи целите на Конвенцијата за биолошка разновидност.	
Покрај национално заштитените подрачја во Р. Македонија има и подрачја кои се од меѓународно значење, како Преспанското и Дојранското Езеро кои претставуваат Рамсарски подрачја, и Охридското Езеро кое претставува светско наследство на листата на УНЕСКО.	
Главните закани за природата во државата претставуваат напуштањето на традиционалното земјоделие и зараснување на отворените хабитати, нелегалната сеча на шумите, неконтролирана и непланска урбанизација, интензивниот развој на транспортната инфраструктура и друго. Развојот на транспортната	

инфраструктура доведува до фрагментација на хабитатите што негативно влијае врз биодиверзитетот. Затоа, неопходно е да се следат најдобрите достапни техники и стратегии за заштита на биодиверзитетот при планирање на транспортната инфраструктура.

РЕЛЈЕФ

Топографијата во Република Македонија е поволна за изградба на коридори за патнички и железнички сообраќај. Источниот регион на земјата е повеќе рамен, се врзува со полиња и долини, па затоа потенцијалот за развој на транспортните коридори е висок за овој дел од Државата. Западниот дел на земјата е планински и тука изградбата на патишта и железници е потешка. Сепак западниот дел на државата е добро поврзан. Транспортниот сектор (при изградбата на патишта и железници) претставуваат ризик за пејзажот, користење на земјиште, прашања за експропријација и сл.

ВОДА

Република Македонија располага со 35 реки, 53 природни и вештачки езера и околу 1.000 поголеми извори на вода. Согласно количините на водените ресурси Р. Македонија може да се класифицира како област со доволно водени ресурси но истите не се еднакво распределени. Квалитетот на водите се следи преку системот за следење RIMSIS со цел воспоставување на ефикасен систем за прогноза и аларм. Согласно добиените податоци може да се каже дека реките Вардар, Брегалница и Струмица се со влошен квалитет.

Влошувањето на квалитетот на водите е генерално како резултат на непостоење на пречистителни станици за пречистување на комунални отпадни води, активностите на индустриските капацитети и земјоделството.

Можно е влошување на квалитетот на водите како резултат на градежни активности при реконструкција/изградба на транспортна инфраструктура и како резултат на водниот транспорт,

Исто така, извор на нарушен добар статус на површинските води е депонирањето на градежен отпад во близина/ или во речните текови.

ОТПАД

Во Република Македонија во 2016 година се создава 376 kg комунален отпад по лице на годишно ниво. Споредено со 2015 година се забележува зголемување за 1,1%. Најголемиот процент на комунален отпад се депонира на депонии (околу 99,4%).

Во однос на отпадот од градење и рушење проценетите вредности на отпад се движат од 230-250 kg отпад/ жител /година. Отпадот негативно влијае врз аспектите во животната средина (површински и подземни води, почви, воздухот и здравјето на луѓето).

Согласно Третион Национален Извештај за климатски промени на Република Македонија 7% од стакленичките гасови се генерирани од депониите (околу 778.69 kt CO₂).

Воочени проблеми: непостоење на системи за собирање за отпад од градење и рушење, постоење на голем број нелегални депонии за отстранување на инертен отпад, застарена опрема за собирање на отпадот која предизвикува издувни гасови во воздухот, постоење на само една депонија („Дрисла“ Скопје) која ги исполнува стандардите за отстранување на отпадот на национално ниво.

ПОЧВИ

Најголем дел (60,5%) од вкупната површина од земјиштето во Република Македонија е под шумски и полуприродни површини, додека под земјоделското земјиште зафаќа површина од 36,1%, водени површини 2,2%, и вештачки површини 1,7%. Со изградба на патна инфраструктура ќе дојде до промена на типовите на земјени површини. Оваа диспропорција индиректно влијае врз намалување на природните живеалишта на одредени видови флора и фауна. Во Република Македонија постојат 16 индустриски контаминирани подрачја (жешки точки) од кои 3 (ОХИС Хемиска индустрија Скопје, Бучим Радовиш и Злетово Велес) преставуваат голем ризик по животната средина. Се уште не се донесени законските прописи кои се однесуваат на идентификација на загадените подрачја во РМ и методологија за приоритизација при нивна ремедијација и обезбедување на финансиски средства.

КУЛТУРНО НАСЛЕДСТВО

Република Македонија поседува богато културното наследство (4.260 археолошки локалитети, 1.726 цркви и манастири, 1.213 објекти со рурална архитектура, 47 тврдини и мостови, 1.026 споменици, 126 предмети од исламска архитектура, 24 чаршии итн). Најголем број на објекти се лоцирани во Битола, Кратово, Крушево, Охрид, Ростуше, Скопје, Струга, Струмица и Штип.

Културното наследство во Република Македонија не е доволно истражено а вистинска опасност преставуваат и дивите копачи кои вршат трајно оштетување на истото. При развој на транспортната инфраструктура (градежни работи како на пример ископ на земја) може да се појават археолошки остатоци, при што сите градежни треба да запрат и Изведувачот треба да ја информира канцеларијата за заштита на културното наследство.

Посебни природни карактеристики или културно наследство	<i>Природни карактеристики</i> На национално ниво се застапени повеќе видови на заштитени подрачја: Национални паркови, Природни резервати, Споменици на природата и повеќенаменски подрачја. <i>Културно наследство</i> Во Република Македонија како културно наследство се водат 10,974 објекти регистрирани како недвижно културно наследство (4,361 археолошки места; 1,726 цркви и манастири со преку 150,000 квадратни метри на сидно фреско сликање; потоа следат џамии; заштитени куќи; споменици; итн.) и 500,000 музејски реликти. Едни од позначајните се: Праисториска населба ТУМБА МАЏАРИ, Археолошки локалитет КАЛЕ, Археолошки локалитет СКУПИ, Римски АКВЕДУКТ, Манастир СВ. ПАНТЕЛЕЈМОН, с. Горно Нерези, СУЛТАН МУРАТОВА – ХЈУНКАР ЏАМИЈА, Скопје, ИСХАК–БЕГОВА (Шарена) ЏАМИЈА или ГАЗИ ИСА – БЕГОВА, Скопје, ЈАХЈА – ПАШИНА ЏАМИЈА, Скопје, ДАУТ – ПАШИН АМАМ, Скопје, КУРШУМЛИ – АН, Скопје, ЧИФТЕ – АМАМ, Скопје, МАНАСТИР СВ. СПАС, Скопје, ШАРЕНА ЏАМИЈА – ПАШИНА ЏАМИЈА, Тетово, МАНАСТИРОТ СВ. ЈОВАН КРСТИТЕЛ или БИГОРСКИ МАНАСТИР, МАНАСТИР СВ. НАУМ ОХРИДСКИ, Охрид, ЦРКВА СВ. БОГОРОДИЦА ПЕРИВЛЕПТА, Охрид, ЦРКВА СВ. ЃОРЃИЈ, Курбиново, Преспа, ХЕРАКЛЕЈА ЛИНКЕСТИС, СААТ КУЛА, Битола, СТИБЕРА, МАНАСТИР ТРЕСКАВЕЦ, СТОБИ, АСТИБО И ШТИПСКО КАЛЕ ИСАР, КРАТОВСКИ КУЛИ И МОСТОВИ.
Надминувањата на стандардите за квалитет на животната средина или граничните вредности	При реализација на Националната Транспортна Стратегија не се очекуваат надминувања на стандардите за квалитет на животната средина и граничните вредности во колку се следат мерките наведени во Извештајот за стратедиска оцена врз животната средина и поединечните мерки за секој проект посебно кој ќе произлезе од Стратегијата дефинирани во Студијата за ОВЖС/Елаборатот.
Интензивна употреба на земјиштето	Реализацијата на Националната Транспортна Стратегија не предвидува ангажирање и пренамена на големи површини на земјоделско земјиште.
Влијанијата врз областите или пејзажите кои имаат признати статус на национални или меѓународни заштитени подрачја.	На територија на Република Македонија се застапени следните категории на заштитени подрачја: <u>-Национални паркови</u> 1. Национален парк Пелистер, 2. Национален парк Маврово, 3. Национален парк Галичица <u>-Природни резервати</u> 1. Езерани — северниот брег на Преспанското Езеро, 2. Тиквеш — јужниот дел на Тиквешкото Езеро и околината, 3. Локви — во близина на селото Големо Коњари, Прилеп, 4. Плоче Литотелми — во близина на селото Страцин, Кратово <u>-Споменици на природата</u> 1. Млечник — пештера, 2. Слатински Извор — пештера, 3. Калница — палеонтолошки локалитет, 4. Превалец — палеонтолошки локалитет, 5. Демиркаписка Клисура — клисура на реката Вардар, 6. Катлановско Блато — ботанички, ихтиолошки и орнитолошки резерват <u>-Останати форми на заштита</u> 1. Парк - шумата „Водно“, 2. Повеќенаменското подрачје „Јасен“ Можните влијанија при реализацијата на целите на Националната Транспортна Стратегија ќе бидат анализирани во детали во Извештајот за Стратедиска оцена врз животната средина.
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:	
Анализирајќи ги главните цели на Националната Транспортна Стратегија, може да се заклучи дека таа ќе претставува рамка за спроведување на проекти во секторот транспорт за градење, зацврстување, управување и одржување на транспортните услуги и инфраструктурата и мрежите за да се максимизира	

нивната ефикасност, поттикување на јавниот транспорт за да се минимизираат емисиите во воздухот, потрошувачката на енергија и ресурси како и да се обезбеди социјална вклученост и поголема пристапност на транспортните мрежи и на социјално ранливите групи во општеството.

Објаснете ја околината во близина на проектот односно активната 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):

Активностите кои ќе се спроведуваат и ќе произлегуваат од Националната Транспортна Стратегија се однесуваат на целата територија на Република Македонија, а локациите на проектните активности ќе бидат во урбани средини (јавен транспорт), како и надвор, но и во населени места (автопатишта, регионални патишта, железничка инфраструктура, аеродроми и др.).

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

Спроведувањето на сите активности поврзани со изградба на железничка, патна и воздухопловна инфраструктура ќе има директно позитивно влијание врз социо - економскиот развој на национално ниво, развојот на инфраструктурата на општината, унапредување на здравјето на луѓето преку обезбедување на пристап за исправна вода за пиење, зголемено вработување и развој на малите и средни претпријатија кои би биле вклучени во изградбата и одржување на патните правци, зголемен избор на типови на транспорт, брз и ефикасен транспорт на цела територија на РМ, подобрена комуникација на локално/регионално и национално ниво, зголемена мобилност.

Истовремено, Националната Транспортна Стратегија ќе обезбеди заштита на животната средина, преку промовирање на јавниот транспорт ќе се делува директно на намалување на емисиите на загадувачки супстанции во воздухот, подобрување на квалитетот на воздухот и намалување на бројот на денови со нарушен квалитет во урбаните центри, намалена потрошувачка на енергија и други ресурси.

Целите на заштита на животната средина во сите еколошки аспекти (квалитет на воздух, климатски промени, биодиверзитет, бучава, добар статус на површинските води, правилно управување со градежниот отпад, минимум користење на земјиште и други ресурси) ќе бидат земени во предвид при развој на Националната Транспортна Стратегија.

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

Реализацијата на националната стратегија за транспорт ќе доведе до негативни влијанија врз животната средина на национално ниво, директно врз нарушување на квалитетот на воздухот и зголемена бучава, создавањето на стакленички гасови кои придонесуваат кон климатски промени, нарушување на биодиверзитетот и сл.

Во оперативна фаза се очекува зголемување на сообраќајот што директно ќе влијае врз квалитетот на воздух во однос на негово нарушување, а тоа директно ќе влијае врз нарушување на здравјето на населението. Интензивниот сообраќај ќе го зголеми нивото на бучава особено во подрачја каде фреквенцијата на сообраќај е постојана, а бучавата може индиректно да влијае врз нарушување на здравјето на населението. Квалитетот на водите во Охридското езеро може да се наруши доколку се зголеми бројот на пловни објекти и нивно интензивно користење, емисии во води од одржување и поправка на пловната опрема од што ќе има негативно дејство и врз акватичниот свет. Локациите каде што во близина на патните правци се наоѓаат заштитени подрачја со карактеристичен биодиверзитет ќе бидат на удар од интензивниот сообраќај и се очекува да се претрпат одредени загуби. Со развиената патна инфраструктура и интензивен сообраќај се очекува да биде зголемен бројот на сообраќајни несреќи од кои ќе има повреди кај учесниците во сообраќајот, а некои од нив и со смртни последици, доколку не се превземат превентивни мерки.

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 оцена.

Носењето на планскиот документ е резултат на истек на важност на претходна Национална транспортна стратегија 2007-2017.

Релевантни стратешки плански документи од други области во кои се дефинирани цели на заштита на животната средина се: НЕАП II (Втор Национален План за животна средина), Национален План за

заштита на квалитет на воздух, Национална Стратегија за одржлив развој, Стратегија за води, Стратегија за климатски промени, Трет Национален План за климатски промени, Стратешка рамка и Акционен План за здравје и животна средина до 2020 година, Национална стратегија за енергија и др. плански документи на национално, регионално и локално ниво релевантно за секторот транспорт. Сите релевантни плански и стратешки документи ќе бидат анализирани во Извештајот за стратедиска оцена и релевантноста во однос на целите на Националната Транспортна Стратегија ќе биде образложена.

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.

Предметната Национална Транспортна Стратегија не била предмет на стратедиска оцена на влијанијата.

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 стратедиска оцена на урбанистички план во кој се предвидува изградба на објект кој подлежи на постапка на оцена на влијанието врз животната средина).

За реализација на Националната Транспортна Стратегија, односно за проектите кои ќе произлезат од истата согласно законската регулатива се предвидува започнување на Постапка за Оцена на влијание врз животната средина.

Бидејќи проектите кои во рамки на Националната Транспортна Стратегија се предвидува да се спроведат, спаѓаат во Прилог I - Проекти за кои задолжително се врши оцена на влијанијата врз животната средина, Прилог 1, точка 7- Изградба на железнички сообраќај на големи растојанија и на аеродроми со должината на основната писта од 2.100 m или повеќе, автопатишта, нов пат со четири или со повеќе ленти или повторно порамнување и / или проширување на постоечкиот пат од две или помалку ленти, за да се добијат четири или повеќе ленти, доколку таквиот нов пат или повторно порамнет и / или проширен сегмент од патот ќе има 10 km или повеќе во континуирана должина Инвеститорот е должен да започне постапка за оцена на влијание на проектот/тите врз животната средина и да подготви Студија за Оцена на влијание на проектот врз животна средина/Елаборат која/кој ќе ги анализира сите можни негативни влијанија, ќе предложи алтернативни решенија и ќе дефинира мерки кои ќе водат кон спречување, отклонување или минимизирање на негативните влијанија и синергија на позитивните влијанија на проектот врз животната средина, здравјето на населението и економскиот развој на Република Македонија.

Во Студијата/Елаборатот ќе се дефинираат и параметри кои ќе треба по одредена фреквенција да се следат за да се добијат сознанија дали предвидените мерки правилно се спроведуваат (План за мониторинг).

ИЗЈАВА	Изјавуваме дека податоците дадени во овој формулар се точни, вистинити и комплетни.	
Функција, име и презиме и потпис на лицето кој го носи планскиот документ во име на органот	Министер Горан Сугарески	
Датум: 31.08.2014 Место: Скопје	М.П.	