



german
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT



Ако сакате да се движете брзо,
чекорете сами,
Ако сакате да стигнете далеку,
чекорете заедно!

Африканска поговорка

Одржлива урбана мобилност во земјите од Југоисточна Европа

SUMSEEC

ПЛАН ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

In cooperation with:



ИМПРИНТ

Издавач

Deutscher Gesellschaft für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Регистрирани седишта: Бон и Ешборн, Германија

Отворен регионален фонд за Југоисточна Европа –
Енергетска ефикасност (ОРФ-ЕЕ)
Национална канцеларија на ГИЗ во Босна и
Херцеговина (БиХ)
Змаја од Босне 7-7а (Импортанне Центар 03/IV)
71000 Сараево, Босна и Херцеговина
Т + 387 33 957 500
Ф + 387 33 957 521
giz-bosnienherzegowina@giz.de
www.giz.de
f @ORFEnergyEfficiency

Ноември 2018 г.

Печати, дизајн и прелом

ГС Пикел
Незнаних Јунака 31, Бијељина, Босна и Херцеговина

Автор

Весна Колега

Уредници

Дубравка Бошњак
Весна Колега

Проектни партнери

Проектни координатори за партнерските
институции:
Град Белград, Огњен Тодоровиќ и Светлана
Стевановиќ
Град Подгорица, Лазарела Калезиќ
Град Приштина, Генц Башота
Град Сараево, Нејра Селимовиќ и Милан Тривиќ
Град Скопје, Даниел Павлески
Град Тирана, Ентон Пунавија
Постојана конференција на градови и општини во
Република Србија, Клара Даниловиќ и Миодраг
Глушќевиќ
Заедница на општините на Црна Гора, Сања
Живковиќ
Асоцијација на косовските општини, Сазан
Ибрахими
Унија на општините и градовите на Федерацијата

Босна и Херцеговина, БиХ, Амир Купусија
Сојуз на градовите и општините на Република
Српска, БиХ, Предраг Пајиќ
Заедница на единиците на локалната самоуправа на
Поранешна Југословенска Република Македонија,
Александар Арсовски
Албанска асоцијација на општини, Агрон Хаџимали

Помагатели

Јелена Николиќ, Град Крушевац
Дарио Бушиќ, Министерство за транспорт и
комуникации на БиХ
Аљаж Плевник, Институт за урбано планирање на
Република Словенија (UIRS)
Графика и слики
Левент Саран и Тамара Чоловиќ

Тим на ГИЗ ОРФ-ЕЕ

Јоаким Гаубе, ОРФ-ЕЕ Секторски раководител на
фонд
Дубравка Бошњак, Раководител на регионален
проект, БиХ
Јасна Секуловиќ, Проектен раководител и
национален координатор, Црна Гора
Емина Дурмо, Советник за родови прашања, односи
со јавност и комуникации
Амела Враниќ, Административен раководител, БиХ
Илија Саздовски, Национален координатор,
Поранешна Југословенска Република Македонија
Исмаил Бека, Национален Координатор, Албанија и
Косово
Светлана Бачанин, Национален координатор, Србија
Марина Цветковиќ, Административен раководител,
Поранешна Југословенска Република Македонија
Жанета Шеџи, Административен раководител,
Албанија
Олга Мичуновиќ, Административен раководител,
Црна Гора

*За потребите на оваа брошура, името Македонија се
користи и се однесува на Поранешна Југословенска
Република Македонија.

ГИЗ е одговорен за содржината на оваа публикација.
Во име на Германското сојузно министерство за
економска соработка и развој (BMZ)
Olga Mičunović, Administrative Manager, Montenegro

СОДРЖИНА

| | |
|--|-----|
| Импринт | 1 |
| Содржина | 2 |
| Слики | 3 |
| Кратенки | 4 |
| Вовед | 5 |
| Политики, законодавство и прописи на ЕУ за Одржлива урбана мобилност | 6 |
| Иницијативи, програми, платформи и партнерства – предводници на Одржливата урбана мобилност на ЕУ | |
| Визија, мисија и целите на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ | 23 |
| Методологија и пристапи на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ | 38 |
| Придобивки од одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 40 |
| Предизвици и пречки во градењето на одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 45 |
| Краток преглед на одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 47 |
| Транспортни стратегии и законодавство во земјите од ЈИЕ | 51 |
| Јакнење на капацитетите за одржлива урбана мобилност | 60 |
| Засегнати страни во областа на одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 71 |
| Кампањи за подигнување на јавната свест за одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 76 |
| Финансиски инструменти за одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 82 |
| Водечки проекти за одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ | 90 |
| Родова еднаквост во рамките на ОУМЗЈИЕ | 103 |
| Најдобри начини за развој на Градови/Општини на одржлива урбана мобилност од земјите на ЈИЕ – Град/Општина на ОУМ од ЈИЕ | 115 |
| | 118 |

СЛИКИ

| | |
|--|-----|
| Слика 1: Распределба на емисиите на CO2 во транспортниот сектор на ЕУ | 9 |
| Слика 2: Составни делови на Пакетот за урбана мобилност | 11 |
| Слика 3: 7 главни карактеристики на ПОУМ | 14 |
| Слика 4: 10 основни придобивки од ПОУМ | 15 |
| Слика 5: Проекти на CIVITAS | 27 |
| Слика 6: Градови на CIVITAS во ЈИЕ | 28 |
| Слика 7: CIVINET – Национални мрежи на CIVITAS | 29 |
| Слика 8: 4 области на активност на TUMI | 30 |
| Слика 9: 12 пораки на MobiliseYourCity за развој на ОУМ | 32 |
| Слика 10 Мерки од пристапот избегни-пренасочи-подобри | 42 |
| Слика 11: Пристап на избегни-пренасочи-подобри - ефикасност | 42 |
| Слика 12: 5 главни придобивки од ПОУМ | 45 |
| Слика 13: Придобивки од одржлива урбана мобилност во општините од ЈИЕ | 46 |
| Слика 14: Пречки за напредокот на ОУМ во градовите од ЈИЕ | 49 |
| Слика 15: Удел на различни фактори кои ја обесхрабруваат и демотивираат инвестициската клима | 50 |
| Слика 16: Едукативни обуки на тема ОУМ за ЗНО и општинската администрација | 73 |
| Слика 17: Општинска организациска структура | 75 |
| Слика 18: Цели за јавната свест во ОУМЗЈИЕ | 82 |
| Слика 19: Градови во ЈИЕ во рамките на EMW | 84 |
| Слика 20: Кампањи за подигање на јавната свест за ОУМ во земјите од ЈИЕ | 88 |
| Слика 21: Расположливи меѓународни финансиски инструменти за ОУМ во земјите од ЈИЕ | 90 |
| Слика 22: ИПА II 2014–2020 Финансиски средства за земјите од ЈИЕ | 91 |
| Слика 23: 11 Инвестициски приоритети на Interreg V | 93 |
| Слика 24: Демо-активности за ОУМ во Пеќ | 107 |
| Слика 25: 6 главни цели на ОУМЗЈИЕ | 118 |
| Слика 26: Најдобри начини за поддршка на одржливата урбана мобилност во градовите/општините од ЈИЕ | 118 |
| Слика 27: Најдобри начини за поддршка на одржливата урбана мобилност во градовите/општините од ЈИЕ | 119 |

КРАТЕНКИ

ЗНО – Заедница на општини

CIVINET – Национални мрежи на CIVITAS

CIVITAS – Иницијатива за виталност и одржливост на градови

HBO – Невладини организации

ЕЕ – Енергетска ефикасност

ELTIS – Европска информациска служба за локален транспорт

EMW – Европска недела на мобилност

ЕРОММ – Европска платформа за управување со мобилност

РЕ – Родова еднаквост

GM – Вклучување на родовиот аспект во политиките (Gender Mainstreaming)

ЛВТ – Локално владино тело

ЛППУТ – Лидери во програмата за планирање на урбан транспорт

POLIS – Европска мрежана градови и региони за иновативни решенија за транспорт

ЈПП – Јавно-приватно партнерство

ОЕИ – Обновливи енергетски извори

ЗЈИЕ – Земји од Југоисточна Европа

ООЕ – Општина со одржлива енергија

SEAP – Акциски план за одржлива енергија

SEETO – Опсерваторија за транспорт на Југоисточна Европа

SloCaT – Партнерство за одржлив транспорт со ниска емисија на јаглерод

ОУМ – Одржлива урбана мобилност

ПОУМ – План за одржлива урбана мобилност

UEMI – Иницијатива за урбана електрична мобилност

TUMI – Иницијатива за трансформативна урбана мобилност

ВОВЕД

До 2030 година, 60% од светското население ќе живее во градови. За истиот период, над две милијарди луѓе ќе живеат во градови со пазари во подем.

Сега, околу над 50% населението во земјите од Југоисточна Европа живее во градови. Негативните влијанија од транспортниот систем во градовите од ЈИЕ се големи и „зазеленувањето“ на транспортниот систем е многу важен, но истовремено и сложен процес полн со предизвици.

Градовите во ЈИЕ нема паралелно да се развиваат и ќе се разликува и темпото на преобразба. Но градовите во ЈИЕ се слични на многу начини и се соочуваат со исти предизвици и можности, па може успешно да учат од меѓусебните искуства, а тоа е и главната причина за воспоставување на проектот ОУМЗЈИЕ (SUMSEEC).

Врз основа на научените лекции, позитивните искуства и одличната соработка остварена преку успешната реализација на проектите „Градење на капацитетите за енергетско управување во градовите кон целите на Договорот на градоначалниците на ЕУ – Иницијатива на главните градови“, „Зајакнување на мрежата на одржливи главни градови во Југоисточна Европа – НЕЕС“, „Мрежа на енергетско-ефикасни главни градови во ЈИЕ – Спроведување на акциски планови за одржлива енергија (SEAPs) во главните градови – НЕЕС SEAP“ и „Енергетска ефикасност во општинските заедници – ЕeМА“, проектот за ОУМЗЈИЕ (SUMSEEC) има за цел да создаде одржливи и интегрирани транспортни сектори кои ќе придонесат кон одржлив економски развој и развој на човечките капацитети во земјите од ЈИЕ.

За решавање на предизвикот со мобилноста во земјите и градовите од ЈИЕ потребни се координирани дејства од сите засегнати страни кон нови „мултимодални“ услуги – со кои се олеснуваат патувањата и комбинираат пешачење, возила, автобуси, велосипеди и возови – како и споделени транспортни услуги. За да се зголеми продуктивноста, а истовремено да се создаде поодржлива животна средина во нашите градови, потребни се интелегентни политики и иновации во деловните модели, технолошки напредок и комерцијализација, и финансии.

Веруваме дека Планот за ОУМЗЈИЕ ќе им обезбеди на нашите градови солидна платформа за побрз премин во иднина со Одржлива урбана мобилност, посветена на луѓето и нивното здравје, добросостојбата и подобрување на квалитетот на животот.

Би сакале да им се благодариме на сите кои активно нè поддржаа при развојот на овој План.

ПОЛИТИКИ, ЗАКОНОДАВСТВО И ПРОПИСИ НА ЕУ ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Најзначајното законодавство на Енергетската заедница (ЕЗ) за Одржлива урбана мобилност, во хронолошки редослед:

- Ревидирана Директива за чисти возила - 2017¹
- Европска стратегија и Акциски план за мобилност со ниска емисија на гасови - 2016
- Пакет за урбана мобилност - 2013²
- Бела книга – План кон единствена Европска транспортна област – Кон конкурентен транспортен систем со ефикасно користење на ресурси - 2011³
- Директива 2009/33/ЕЗ за промовирање на чисти и енергетско-ефикасни возила за патен превоз – (Директива за чисти возила) - 2009⁴
- Акциски план за урбана мобилност (АПУМ) - 2009⁵
- Акциски план за развивање на интелегентни транспортни системи - 2008⁶
- Зелена книга за урбана мобилност – Кон нова култура за урбана мобилност - 2007⁷

ДИРЕКТИВА ЗА ЧИСТИ ВОЗИЛА

- Директивата за промовирање на чисти и енергетско-ефикасни возила за превоз во патниот сообраќај (Директива за чисти возила) има за цел опсежно воведување на еколошки возила на пазарот. Оваа директива утврдува дека треба да се земат предвид енергетските и еколошките влијанија од работењето на возилата низ целиот нивен животен век, при сите набавки на возила за превоз во патниот сообраќај, во согласност и со директивите за јавни набавки и регулативата за јавни служби.
- Законодавството и програмите поврзани со различни области на Директивата за чисти возила се следниве:

ОПСЕГ (Член 3)

- Директива 2004/17/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот од 31 март 2004 година за координирање на постапките за набавки на субјектите кои работат во секторите за

1 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

2 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

3 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

4 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

5 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en

6 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en

7 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en

8 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en

поморски, енергетски, транспортни и поштенски услуги.

- Директива 2004/18/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот од 31 март 2004 година за координирање на постапките за доделување на договори за јавна инфраструктура, јавни набавки и јавни услуги.
- Регулатива (ЕК) бр. 1370/2007 на Европскиот парламент и на Советот од 23 октомври 2007 за јавни услуги за железнички или превоз во патниот сообраќајна патници, со која се отповикуваат Регулативите (ЕЕЗ) на Советот бр. 1191/69 и 1107/70.

ИСКЛУЧОЦИ (ЧЛЕН 2)

Директива 2007/46/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот од 5 септември 2007 година за воспоставување рамка за хомологација на моторните возила и нивните приколки, и на системите, составните делови и на посебните технички единици наменети за таквите возила.

ФИНАНСИРАЊЕ (ОБРАЗЛОЖЕНИЈА 30 И 37)

ФИНАНСИРАЊЕ ОД ЕУ

Регулатива (ЕЗ) бр. 1083/2006 на Советот од 11 јули 2006 година со која се утврдуваат општите одредби за Европскиот фонд за регионален развој, Европскиот социјален фонд и Кохезивниот фонд и се отповикува Регулативата (ЕЗ) бр. 1260/1999.

ИНИЦИЈАТИВА CIVITAS

HORIZON 2020

ПРАВИЛАТА ЗА ДРЖАВНА ПОМОШ НА ЕУ ЗА НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАЊЕ

- Насоки на Заедницата за државна помош за заштита на животната средина (Службен весник 2008/С82/01 од 01.04.2008)
- Регулатива (ЕЗ) бр. 800/2008 на Комисијата од 6 август 2008 година за прогласување на одредени категории на помош за компатибилни со заедничкиот пазар при примена на членовите 87 и 88 од Договорот (Општа регулатива за изземање на категорија).
- Информациска од Комисијата - Насоки на Заедницата за државна помош за железнички претпријатија (Службен весник С 184 од 22/07/2008)

УПАТСТВО ОД ЕУ ЗА НАЦИОНАЛНИ ФИНАНСИСКИ СТИМУЛАЦИИ ЗА ВОЗИЛА

Работен документ на персоналот на Комисијата „Упатство за финансиски стимулации за возила“ од 13 ноември 2009 година со кој се обезбедуваат практични насоки за земјите-членки кои сакаат да воведат финансиски стимулации за возила кои ги исполнуваат задолжителните ограничувања на емисии пред крајните рокови утврдени во Регулативата (ЕЗ) бр. 715/2007

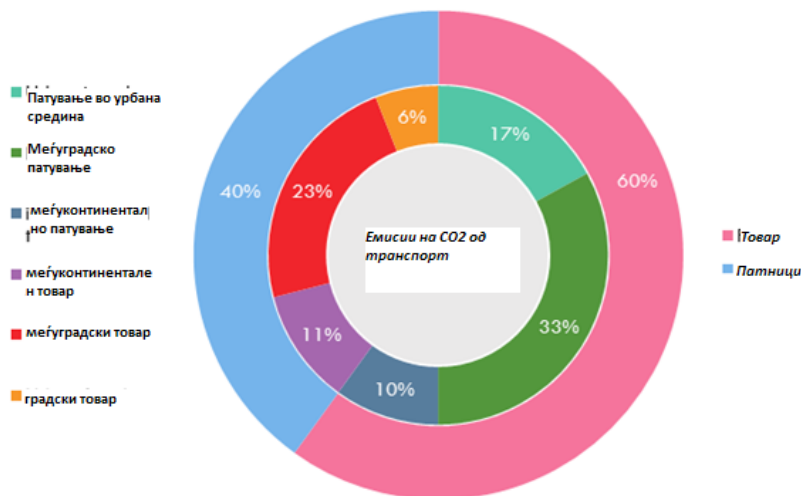
ДРУГО ЗАКОНОДАВСТВО (ОБРАЗЛОЖЕНИЕ 21)

Регулатива (ЕК) бр. 715/2007 на Европскиот парламент и на Советот од 20 јуни 2007 за хомологација на тип на моторни возила во однос на емисиите од лесни патнички и комерцијални возила (Еуро 5 и Еуро 6) и за пристап до информации за поправка и одржување на возилата

Во ноември 2017 година, Европската Комисија предложи ревидирање на Директивата за чисти возила, откако со процена се покажа дека Директивата дала ограничени резултати, на пример не поттикнала позначајно користење на чистите возила на пазарот.

Ревидираната директива има за цел да промовира решенија за чиста мобилност во тендерите за јавни набавки и на тој начин да ја зголеми побарувачката, а понатаму и ширењето, на чистите возила.

Ревидираната директива обезбедува дефиниција за чисти патнички (лесно-товарни) возила врз основа на комбиниран праг на емисија на CO₂ и загадувачи на воздух (Слика 1); за тешко-товарни возила, обезбедува дефиниција врз основа на алтернативни горива. Ревидираната директива е во согласност со пакетот на Европската комисија за енергетска унија, со кој се планира акција за понатамошна декарбонизација на патниот превоз во согласност со климатските и енергетските цели за 2030, и заложбите на ЕУ од Договорот од Париз. Ревидираната директива е распределена на Комитетот за животна средина, јавно здравје и безбедност на храната (ENVI) при Европскиот парламент. Парламентот поддржува поголемараспространетост на возила на алтернативни горива на Европскиот пазар.



Слика 1: Распределба на емисиите на CO2 во транспортниот сектор на ЕУ

ЕВРОПСКА СТРАТЕГИЈА И АКЦИСКИ ПЛАН ЗА МОБИЛНОСТ СО НИСКА ЕМИСИЈА НА ГАСОВИ

Глобалната промена кон циркуларна економија со ниска емисија на гасови започна и нејзиното темпо се забрзува. За да се обезбеди конкурентноста на Европа и нејзината можност да одговори на сè поголемите потреби од мобилност на луѓето и стоките, стратегијата на Комисијата за мобилност со ниска емисија утврдува јасни и праведни водечки начела за земјите-членки да се подготват за иднината. Стратегијата на Енергетската унија придонесува кон оваа цел.

Стратегијата за мобилност со ниска емисија на гасови ги обликува иницијативите кои Комисијата ги планира за претстојните години, и ги утврдува областите во кои се истражуваат опции. Исто така, покажува како се поврзани иницијативите во сродни области и како може да се оствари синергија. Оваа стратегија треба да се смета како една од алатките за модернизација на Европската економија и за зајакнување на внатрешниот пазар.

Три главни столба на Стратегијата се:

- Зголемување на ефикасноста на транспортниот систем со искористување на дигиталните технологии до максимум, паметно утврдување на цени и понатамошна поддршка на преминот кон транспортни начини со пониски емисии на гасови;
- Забрзување на распространетоста на алтернативната енергија со ниски емисии на гасови во транспортот, како на пример напредни био-горива, електрична енергија, водородни и обновливи синтетички горива, и отстранување на пречките за електрификација на транспортот; и
- Преминување кон возила со нулта-емисија. Иако се потребни понатамошни подобрувања на моторот со внатрешно согорување, Европа треба да го забрза преминот кон возила со ниска или нулта-емисија на гасови. (Во законодавството на ЕУ возила со ниска емисија се возила со емисии од ауспух под 50g/km. Тука спаѓаат некои хибриди на напојување, целосно електрични коли и возила со погон на горивни ќелии (односно со напојување со водороден). Последните два примери претставуваат и возила со нулта-емисија.)

Градовите и локалните власти се значајни за остварување на оваа Стратегија. Тие веќе спроведуваат стимулации за алтернативни енергии и возила со ниски емисии, поддржуваат промена на начинот на транспорт кон активно патување (велосипедизам и пешачење), јавен транспорт и/или шеми за споделена мобилност, како на пример споделување на велосипед, автомобил и заедничко патување, за да се намали сообраќајниот метеж и загадувањето.

Со оваа Стратегија се потврдува заложбата на Европа во следење на глобалните заложби за контрола на емисиите од меѓународен авионски и поморски транспорт.

ПАКЕТ ЗА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Како следна активност по Белата книга за транспорт од 2011 година „План за Единствена Европска транспортна област“, Европската комисија во 2013 година разви Пакет за урбана мобилност кој ги опфаќа иницијативите 31, 31 и 33 од Белата книга. Иницијатива 31 повикува на воспоставување на постапки и механизми за финансиска поддршка на Европско ниво за подготовка на Планови за урбана мобилност; иницијатива 32 предвидува развој на пакет шеми за наплата на корисниците и ограничување на пристапите кон урбаните патишта; а иницијатива 33 го опфаќа создавањето на насоки за најдобри практики за подобро да се следат и управуваат урбаните текови на товарниот транспорт.

- Со Пакетот за урбана мобилност, Комисијата ги зајакнува своите мерки за поддршка

во областа на урбаниот транспорт преку:

- споделување искуства, прикажување на најдобрите практики, и поттикнување соработка.
- обезбедување наменска финансиска поддршка;
- насочување на истражувањата и иновациите кон обезбедување решенија за предизвиците поврзани со урбаната мобилност; и
- вклучување на земјите-членки и зајакнување на меѓународната соработка.

Главен елемент на Пакетот за урбана мобилност е информацијата „Заедно кон конкурентна урбана мобилност со ефикасни ресурси“. Оваа информација е дополнета со анекс во кој се утврдува концептот на Плановите за одржлива урбана мобилност, како и четири работни документи за урбана логистика, прописи за пристап во урбани области, примена на решенија за Интелигентен транспортен систем во урбани области; и безбедност на урбани патишта (Слика 2).



Слика 2: Составни делови на Пакетот за урбана мобилност

Информација „Заедно кон конкурентна урбана мобилност со ефикасни ресурси“

Главен предизвик за градовите низ Европската унија е остварување успешен премин кон поодржлива урбана мобилност. На локалните власти им е потребна поддршка за справување со негативните економски, еколошки и социјални влијанија поврзани со денешните шеми на урбана мобилност. Оттука, потребно е урбаната мобилност да остане на видно место на политичката агенда на ЕУ.

Комисијата и земјите-членки треба да ја зајакнат својата поддршка за локалните власти, за да можат сите градови низ Унијата да остварат значителен напредок во своите заложби за поконкурентна урбана мобилност со ефикасно користење на ресурси.

Оваа Информација има за цел да го поттикне делувањето на сите нивоа на владеење: Комисијата ќе ја зголеми својата поддршка во областите на ЕУ со утврдена додадена вредност, а земјите-членки се охрабруваат да создадат соодветни услови за локалните власти да развијат и спроведат интегрирани и сеопфатни стратегии за подобра и поодржлива урбана мобилност. За да се олесни размената на информациите меѓу Комисијата и земјите-членки, Комисијата предлага во својот состав да обезбеди Експертска група од земјите-членки за урбана мобилност. Комисијата препорачува да се преземат конкретни мерки на различни нивоа за неколку значајни прашања, како што се урбана логистика, прописи за урбан пристап, примена на урбани информатички решенија и безбедност на патишта, и внимателно ќе го следи нивното развивање. Активностите во оваа Информација претставуваат основа за заедничко придвижување кон конкурентна урбана мобилност ефикасна во однос на користењето на ресурсите.

КОНЦЕПТ ЗА ПЛАНОВИ ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ (ПОУМ)

Овој документ утврдува концепт за развивање на Планови за одржлива урбана мобилност кој произлезе од опсежната соработка меѓу засегнатите страни и експертите за планирање низ целата Унија, поддржана со иницијативите на Европската комисија, како што е проектот ELTIS Plus. Концептот претставува широк консензус за главните карактеристики на модерна и одржлива урбана мобилност и план за транспорт. Не се предлага овој концепт да претставува пристап соодветен во сите околности, при планирање на урбаниот транспорт. Наместо тоа, концептот може и треба да се прилагоди на конкретните услови во соодветната земја-членка и на урбаните области.

Веќе неколку години, Европската комисија активно го промовира концептот на планирање на одржлива урбана мобилност. Преку финансирање на низа проекти на темата, беа поврзани засегнатите страни и експертите за да ги анализираат заедно постоечките пристапи, да дискутираат за проблематичните области и да ги утврдат најдобрите практики. Во 2013 година, се објавија насоките за развој и спроведување на Планови за одржлива урбана мобилност (ПОУМ). Овие насоки им обезбедуваат на локалните власти структуриран пристап за тоа како да се развиваат и спроведуваат стратегии за урбана мобилност врз основа на темелни анализи на тековната состојба, комбинирани со јасна визија за одржлив развој на соодветните урбани и соседни области. Оттука, ПОУМ може да им помогнат на градовите ефикасно да ја искористат постоечката транспортна инфраструктура и постоечките услуги и да обезбедат рентабилна примена на предложените мерки.

Концептот на ПОУМ не е непроменлива дефиниција за тоа како треба да се врши урбанистичкото планирање, ниту е универзален пристап кон планирање на урбаната мобилност. Во голема мера претставува низа водечки начела кои може да се прилагодат на конкретните околности на соодветната урбана област. Европската комисија го дефинира Планот за одржлива урбана мобилност како план чија цел е да се подобри пристапноста на урбаните области и да се обезбеди високо-квалитетна и одржлива мобилност, и транспорт до, низ и во рамките на урбаната област. Се фокусира на потребите на „град кој функционира“ и на оддалечените области, а не на општински административен регион. Има за цел да ги подобри постоечките практики на планирање и да обезбеди интеграција, како и начела за учество и проценка. Луѓето се во центарот на ПОУМ; без разлика дали се работи за луѓе кои редовно патуваат до работните места, деловните луѓе, потрошувачите, клиенти или кои било други луѓе, подготовка на ПОУМ значи „Планирање за луѓето“.

Овој пристап со акцент на луѓето е една од главните разлики од традиционалното планирање на транспортот при кое фокусот бил на патната инфраструктура, а не на луѓето и нивните потреби од мобилност.

Седум главни карактеристики на ПОУМ се дадени во Слика 3, а 10 основни придобивки од ПОУМ се прикажани во слика 3.



Слика 3: 7 главни карактеристики на ПОУМ

10 основни придобивки



Слика 4: 10 основни придобивки од ПОУМ

РАБОТНИ ДОКУМЕНТИ НА КОМИСИЈАТА

ПОВИК ЗА ДЕЛУВАЊЕ ВО ОБЛАСТА НА УРБАНАТА ЛОГИСТИКА

Ефикасна урбана логистика е значајна за економијата и за квалитетен живот во градовите каде што живее најголем дел од Европските граѓани, но честопати ова е занемарено во политиките за урбан превоз и урбанистичкото планирање. И покрај општиот договор околу проблемите, и во многу случаи и околу решенијата, не се посветува доволно внимание на прашањата од урбаната логистика. Оваа стратегија, заедно со придружната Информација за планови за одржлива урбана мобилност, е повик за делување на сите нивоа за да се подобри ефикасноста на урбаната логистика. Подобрувањето на урбаната логистика е област во која може да се направи почетниот напредок кон општата цел за намалување на емисијата на стакленички гасови во транспортот за 60% до 2050 година. Политиката за товар во урбани средини може да оствари економско-исплатливи подобрувања на локално ниво, а истовремено да создаде значителни придонеси кон долгорочните цели на Европскиот транспорт, еколошките и економските политики.

ПОВИК ЗА ПОПАМЕТНО РЕГУЛИРАЊЕ НА ПРИСТАПОТ НА ВОЗИЛАТА ВО УРБАНА СРЕДИНА

Прописите за пристап се општа алатка која сè почесто се користи за управување со урбаната мобилност. Сепак, постои ризик сè поголемата разноликост на различните шеми за регулирање на пристапот кои се спроведуваат на различни начини да доведат до недостиг на економии во обем и ризик од фрагментирање на единствениот пазар. Потребно е поголемо разбирање за различните видови на прописи за пристап, нивното влијание, и што е најважно, нивната економска исплатливост.

Иако одлуките за прописите за пристап треба да се носат на локално ниво, постои потенцијал за заеднички и координиран пристап за прописите за влез низ целата Унија, а посебно за прашања како што се карактеристики на возила, методологии за спроведување, информации и комуникација, како и евалуација.

Правилно спроведени прописи за пристап, развиени и договорени со засегнатите страни, како дел од планирање за одржлива урбана мобилност, може да претставуваат ефективна алатка за оптимизирање на урбаната мобилност и пристапност и да ги остварат целите на локалните, националните и Европските политики за урбан транспорт. Сепак, потребни се поголеми заложби за да се подобри разбирањето и спроведувањето на прописите за влез на возилата и за поттикнување на заеднички пристап низ целата Унија со цел да се оптимизира пристапот во урбаните области.

МОБИЛИЗИРАЊЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ЗА ГРАДОВИТЕ НА ЕУ

Паметните технологии и Интелигентните транспортни системи (ИТС) може значително да придонесат кон почист, побезбеден и поефикасен транспортен систем во урбаните области. Со иновативни транспортни решенија може да се исполнат потребите на граѓаните кои постојано растат во однос на нови услуги на мобилност, како што се шеми за споделување возило или велосипед или на пример паметни решенија за билети.

ИТС се клучни елементи кои овозможуваат да се остварат целите на јавните политики, го поддржуваат проектирањето на урбаната мобилност и нудат соодветни мерки, прилагодени на големата низа сценарија за урбана мобилност. ИТС можат да обезбедат конкретни решенија, на пример за сообраќај и патничко работење и управување, и на тој начин да се намали преоптовареноста и негативните влијание од истата. Мултифункционални ИТС може да се користат за различни намени под различни услови, применливи се за сите транспортни начини и услуги за мобилност, и за патници и за товар. Со ова се објаснува зошто интелигентните транспортни решенија се во основата на Пакетот за урбана мобилност. Тие претставуваат алатки за поткрепа при креирање на Плановите за одржлива урбана мобилност, со кои се поддржуваат шемите за ограничување на пристап, непреченото функционирање на градската логистика и се зајакнуваат на мерките за безбедност на патиштата.

Целосниот потенцијал на ИТС може да се оствари само доколку нивната примена во Европа се развие од ограничен и фрагментиран пристап, што е случајот во денешно време, во постојан пристап низ цела ЕУ. Земјите-членки не можат сами да го остварат транснационалното распространување на непречените прекугранични услуги за патни информации и управување со сообраќајот. Урбаните области се клучни за остварување на овие цели затоа што претставуваат значајни точки на вкрстување на транс-Европската патна мрежа и обезбедуваат непречена поврзаност со меѓуградските транспортни мрежи.

Со цел да се оствари целосна придобивка од урбаните ИТС, потребно е да се делува на секое административно ниво: локално, национално и Европско.

НАСОЧЕНО ДЕЛУВАЊЕ ВО БЕЗБЕДНОСТА НА УРБАНИТЕ ПАТИШТА

Во урбаните области на ЕУ, пешаците, велосипедистите, мотоциклистите, возачите на возила и јавниот транспорт се натпреваруваат за ограничен простор. Поединец може да е пешак, велосипедист и возач во ист ден; да оди на или да си оди од работа или училиште, да извршува секојдневни обврски или да ги користи улиците во слободно време.

Постојаната интеракција меѓу незаштитените или ранливите корисници на патиштата и возилата во движење создаваат ситуации во кои луѓето редовно се изложени на ризик. Па оттука, безбедноста на урбаните патишта во голема мера претставува прашање на безбедност на ранливи корисници на патишта.

Секоја година, околу 11.000 луѓе гинат при сообраќајни несреќи во урбаните области на ЕУ, а 37% од нив се пешаци. Освен тоа, многу повеќе луѓе се здобиваат со сериозни и трајни повреди. Статистиките за безбедност на патиштата покажуваат дека напредокот во намалување на смртните случаи на патиштата во урбаните области е под просекот.

Во урбаните области, ограничениот простор мора разумно и ефективно да се користи за да се овозможи зголемена мобилност без притоа да се компромитира безбедноста. За да се оствари ова, потребно е да се посвети внимание на безбедноста на патиштата на сите нивоа на планирање на урбаната мобилност. Некои поголеми и помали градови во ЕУ се во напредна фаза на управување со безбедноста на урбаните патишта. Други се соочуваат со потешки предизвици. Овој документ има за цел да ги поддржи оние урбани области кои сè уште немаат развиено силна култура за безбедност во мобилноста. Целта е никогаш да не се ограничуваат оние кои оствариле напредок во областа на безбедноста на патиштата, туку да се зголемат минималните нивоа и на тој начин да се помогне во намалување на јазот меѓу најбезбедните и помалку безбедните урбани области во ЕУ.

Белата книга за транспорт ја утврдува целта од нула смртни случаи во патниот превоз до 2050 година. Времената цел е да се намалат смртните случаи за половина до 2020 година во споредба со бројките од 2010 година.

Комисијата исто така има утврдено седум конкретни работни области за безбедност на патиштата во Информацијата „Кон безбедност на патиштата во Европската област: насоченост на политиките кон безбедност на патишта 2011-2020“:

1. Подобрување на образованието и обуки за корисниците на патиштата
2. Зголемено спроведување на правилата за патишта
3. Побезбедна патна инфраструктура
4. Побезбедни возила
5. Промовирање на употреба на модерна технологија за зголемување на безбедноста на патиштата
6. Подобрување на услугите за итни случаи и услугите по здобивање повреди
7. Заштита на ранливи корисници на патишта.

БЕЛА КНИГА – ПЛАН ЗА ЕДИНСТВЕНА ЕВРОПСКА ТРАНСПОРТНА ОБЛАСТ – КОН КОНКУРЕНТЕН ТРАНСПОРТЕН СИСТЕМ СО ЕФИКАСНО КОРИСТЕЊЕ НА РЕСУРСИ

Транспортниот систем на Европа ù обезбедува висок степен на мобилност со постојано подобрување во однос на брзина, удобност, безбедност и погодност. Сепак, длабинската *ex-post* процена спроведена од Комисијата покажа дека иако неколку карактеристики на транспортниот систем се подобриле изминатата деценија – претежно во однос на ефикасноста, безбедноста и сигурноста – нема структурни промени во начинот на функционирање на системот. Една од главните причини за неодржливите трендови е тоа што минатите политики не можеа да ја изменат тековната парадигма на транспортот: сè поголеми емисии на CO₂ постојана зависност од гориво и сè поголема преоптовареност.

Комисијата спроведе анализа на можно идно развивање на овие проблеми со непроменети политики. Анализата покажа дека уделот на емисиите на CO₂ од транспортот би се зголемиле до скоро 50% од вкупните емисии до 2050 година. Нафтените производи сè уште би претставувале 89% од потребите на транспортниот сектор на ЕУ во 2050 година. Преоптовареноста ќе продолжи да претставува огромен товар за општеството.

Врз основа на заклучоците од *ex-post* процената, Комисијата идентификуваше четири главни основни причини кои го спречуваат развојот на транспортниот систем на ЕУ во одржлив систем:

1. Неефикасно одредување цени: Во денешно време, голем дел од надворешните трошоци за транспорт сè уште не се вклучени во ценовната структура. А онаму каде што постојат такви шеми на интернализација на трошоците, нема координација на тие шеми меѓу начините и земјите-членки. Освен тоа, голем дел од даноците и субвенциите, создадени без планирана цел за интернализација имаат негативен ефект на однесувањето.
2. Несоодветна политика за истражување: И покрај значителните заложби посветени на политиката за истражување и добиените ветувачки резултати, низа на пазарни и регулаторни неуспеси го спречуваат брзиот развој и распространувањето на клучните технологии за одржлива мобилност.
3. Неефикасност на транспортните услуги: Бројни регулаторни и пазарни неуспеси, како што се регулаторни пречки за влез на пазарот или оптоварени административни процедури кои ја спречуваат ефикасноста и конкурентноста на мултимодалниот и прекуграничниот транспорт, го одолговлекуваат остварувањето на единствен, интегриран и ефикасен транспортен систем. Освен тоа, инвестициите

за модернизирање на железничката мрежа и претоварните капацитети не се доволни за да се отстранат тесните грла во мултимодалниот транспорт. Модалните мрежи сè уште не се доволно интегрирани. Политиката за Трансевропска транспортна мрежа (TEN-T) нема доволно финансиски ресурси и вистинска Европска и мултимодална перспектива.

4. Недостиг на планирање за интегриран транспорт: При планирање за користење на земјиште и одлуки за локации и на локално и на континентално ниво, јавните власти и компаниите честопати не ги земаат соодветно предвид последиците од своите избори врз работењето на транспортниот систем во целина, а тоа вообичаено создава недостатоци.

Европската комисија во 2011 година донесе План за 40 конкретни иницијативи за следната деценија за да се изгради конкурентен транспортен систем со кој ќе се зголеми мобилноста, вработувањето и ќе се отстранат главните пречки во клучни области и порастот на горивото. Истовремено, предлозите драматично ќе ја намалат зависноста на Европа од увезени горива и ќе ги намалат емисиите на јаглерод во транспортот за 60% до 2050 година.

До 2050 година, клучните цели ќе опфаќаат:

- Отсуство во градовите на конвенционални возила кои се полнат со гориво
- 40% користење на одржливи горива со ниско ниво на јаглерод – најмалку 40% намалување во емисиите од транспорт
- Пренасочување на 50% од меѓуградските патнички и товарни патувањата на средни далечини кон железнички и поморски транспорт
- Сето ова ќе придонесе до намалување од 60% на емисиите од транспорт до средината на векот.

Извештајот за спроведување на успехите и предизвиците од Белата книга беше објавен во 2016 година. Во извештајот се разгледува напредокот во спроведувањето на иницијативите од десетгодишната програма на Белата книга за транспорт од 2011 година, со тоа што се разгледуваат активностите преземени во петгодишниот период од 2011 до 2016 година. Исто така, наведени се и промените во контекстот врз основа на кој се формулирани целите и пристапот во 2011 година, и истакнати се главните трендови и случувања кои се значајни за транспортот. Со објавување на овој извештај, услугите на Комисијата конкретно се однесуваат на засегнатите страни и на Европските институции и тела кои побараа да се процени и да се утврди спроведувањето на Белата книга за транспорт од 2011 година. Оваа активност на процена покажа дека напредокот

остварен во исполнувањата на целите утврдени во 2011 година е мал. И покрај релативно доброто темпо од страна на Комисијата во предлагање на нови мерки, очигледно е дека заостанува последователното усвојување на предлозите од законодавните тела како и нивната имплементација. Освен тоа, произлезе дека не можат сите иницијативи да се спроведат во првично планираниот облик и понекогаш се потребни алтернативни пристапи за справување со различни проблеми.

И покрај продолжувањето на главните трендови, треба да се прифати дека тековната состојба се развила од 2011 година. Брзиот технолошки развој (имено како резултат на автоматизирање и дигитализација) ги преобликува концептите за мобилност и отвора нов потенцијал. Истовремено, резултатите од консултациите и повратните одговори добиени од различни засегнати страни укажуваат дека негативните надворешни карактеристики на транспортот сè повеќе создаваат предизвици, а нерешените социјални прашања се сметаат за главна сопка за Единствена Европска транспортна област.

Дополнително, „паметен транспорт“ честопати се смета како дел од решението на проблемите со мобилноста, но исто така потребни се правилните рамковни услови, особено во однос на стандардизацијата, интероперабилноста и размената на податоци.

АКЦИСКИ ПЛАН ЗА УРБАНА МОБИЛНОСТ (АПУМ)

Европската комисија донесе Акциски план за урбана мобилност (АПУМ) на 30 септември 2009 година.

АПУМ предложи 20 мерки за поттикнување и поддршка на локалните, регионалните и националните власти во остварување на нивните цели за одржлива урбана мобилност. Со акцискиот план, Европската комисија за првпат објави сеопфатен пакет за поддршка во областа на урбана мобилност.

Активностите започнаа во периодот од три години по донесувањето на Акцискиот план. Европската комисија го ревидираше спроведувањето на акцискиот план, и овој преглед го зема предвид при развивање на Пакетот за урбана мобилност од 2013 година.

АКЦИСКИ ПЛАН И ДИРЕКТИВА ЗА РАСПРОСТРАНУВАЊЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ СИСТЕМИ ЗА ТРАНСПОРТ

Интелигентните транспортни системи (ИТС) може значително да придонесат кон почист, побезбеден и поефикасен транспортен систем. На 7 јули 2010 година беше донесена правна рамка (Директива 2010/40/EU) за да се забрза распространувањето на овие иновативни технологии за транспорт низ Европа. Оваа директива е значајно

средство за координирано спроведување на ИТС во Европа. Има за цел да воспостави интероперабилни и постојани услуги на ИТС, со тоа што им остава можност на земјите-членки да одлучат во кои системи да инвестираат.

Согласно оваа директива, Европската комисија во следните седум години треба да донесе спецификации (односно функционални, технички, организациски одредби или одредби за услуги) за да се реши компатибилноста, интероперабилноста и континуитетот на решенијата за ИТС низ ЕУ. Првите приоритети ќе бидат сообраќајни и патни информации, eCall системот за итни случаи и интелигентно паркирање за камиони.

Комисијата веќе презема голем чекор кон распространувањето и примената на ИТС во превозот во патниот сообраќај (и интерфејси во други начини на транспорт) на 16 декември 2008 година со донесување на акциски план. Акцискиот план предлага бројни целни мерки и го вклучува предлогот за оваа директива. Целта е да се создаде потребниот импулс за забрзување на пенетрацијата на пазарот на прилично созреаните апликации и услуги за ИТС во Европа.

Иницијативата е поддржана од пет генерални директорати кои соработуваат: ГД за мобилност и транспорт (водечко тело), ГД за мрежи на патни врски, содржина и технологија, ГД за истражување и иновации, ГД за претпријатија и индустрија и ГД за климатско делување.

Акцискиот план и директивата беа ревидирани во Пакетот за урбана мобилност од 2013 година – Работен документ на Комисијата: Мобилизирање на интелигентни транспортни системи за градовите на ЕУ.

ЗЕЛЕНА КНИГА ЗА УРБАНА МОБИЛНОСТ – КОН НОВА КУЛТУРА ЗА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Во 2007 година ЕК ја објави Зелената книга за урбана мобилност – Кон нова култура за урбана мобилност во која се утврдуваат основите за нова Европска агенда за политика за одржлива мобилност и се повикуваат засегнатите страни на дебата за тоа каква поддршка треба да обезбеди ЕУ и за да се утврдат најдобрите начини за обезбедување на поддршката. Резултатите од консултациите и конкретните мерки подоцна беа собрани во Акцискиот план за урбана мобилност на ЕК (2009 година). Пет главни придобивки од ОУМ според Зелената книга се прикажани во Слика 12 во Поглавје 5.

ИНИЦИЈАТИВИ, ПРОГРАМИ, ПЛАТФОРМИ И ПАРТНЕРСТВА – ПРЕДВОДИНИЦИ НА ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ НА ЕУ

Со оглед на тоа што Одржливата урбана мобилност (ОУМ) е важна тема во ЕУ, има бројни иницијативи, програми, платформи и партнерства чија цел е да воведат и спроведат концепти за ОУМ во секторите за транспорт во земјите-членки на ЕУ.

Најзначајните иницијативи, програми, платформи и партнерства – предводници за Одржливата урбана мобилност на ЕУ се следниве:

- ELTIS – Европска информациска служба за локален транспорт
- SEETO – Опсерваторија за транспорт на Југоисточна Европа
- CIVITAS – Иницијатива за виталност и одржливост на градовите
- CIVINET – Национални мрежи на CIVITAS
- TUMI – Иницијатива за трансформативна урбана мобилност
- Партнерство MobiliseYourCity - MYC
- Иницијатива за урбана електрична мобилност - UEM1
- LUTP – Лидери на програмата за планирање на урбан транспорт
- EPOMM – Европска платформа за управување со мобилност
- POLIS – Европска мрежа на градови и региони за иновативни решенија за транспорт
- SloCaT – Партнерство за одржлив транспорт со ниска емисија на јаглерод
- Мрежа на градови за велосипедисти на ЕСФ.

ELTIS – Европска информативна служба за локален транспорт

Создадена пред повеќе од 10 години, ELTIS е главна опсерваторија на Европа за урбана мобилност.

ELTIS ја олеснува размената на информации, знаење и искуства во областа на одржлива урбана мобилност во Европа. Наменета е за поединци кои работат во секторот за транспорт, како и во сродни дисциплини, вклучително и урбанистички и регионален развој, здравствени, енергетски и еколошки науки. Финансирана е од Генералниот директорат на Европската комисија за мобилност и транспорт.

Под трите клучни теми – Откриј, Ресурси, Учествувај – ELTIS обезбедува информации, добри практики, алатки и комуникациски канали кои ви се потребни за да ги претворите вашите градови во примери за одржлива урбана мобилност.

Посветениот сектор за Планови за мобилност нуди столб на информации како да се развијат и спроведат плановите за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) во услови на сè поголема потреба од процеси на одржливо и интегрирано планирање во Европа.

Европската платформа за планови за одржлива урбана мобилност го поддржува преминот кон конкурентни системи за мобилност со ефикасно користење на ресурси во Европските градови на следниов начин:

- Поддршка на понатамошен развој на концептот за План за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) и на алатките потребни за успешно спроведување на планот од страна на локалните власти за планирање;
- Обезбедување на портал за планови за мобилност за ширење на значајните информации, публикации и алатки;
- Олеснување на координацијата и соработката меѓу различните активности поддржани од ЕУ преку координативна група; и
- Нудење можности за размена на знаење, искуства и контакти преку годишна конференција за ПОУМ, настани, обуки и социјалните медиуми.

Работата на платформата е поддржана од секретаријат кој служи како централна точка за контакт за сите прашања.

SEETO – ОПСЕРВАТОРИЈА ЗА ТРАНСПОРТ НА ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА

SEETO е регионална организација за транспорт основана со Меморандумот за разбирање за развојот на Основната регионална транспортна мрежа (МР) потпишан на 11 јуни 2004 година од владите на Албанија, Босна и Херцеговина, Хрватска, Поранешната југословенска Република Македонија, Црна Гора, Србија, Мисијата на ОН во Косово и Европската комисија. Целта на SEETO е да промовира соработка за развојот на главната и помошна инфраструктура за мултимодалната Индикативна екстензија на Сеопфатната мрежа на TEN-T во земјите од Западен Балкан, и да го зајакне локалниот капацитет за спроведување на инвестициски програми како и за собирање на податоци и анализа на Индикативната екстензија на Сеопфатната мрежа на TEN-T во земјите од Западен Балкан.

Главните цели на соработката на SEETO се:

- Развивање на Индикативната екстензија на Сеопфатната мрежа на TEN-T во земјите од Западен Балкан;
- Подобрување и усогласување на регионалните политики за транспорт и на техничките стандарди за развој на Индикативната екстензија на Сеопфатната мрежа на TEN-T во земјите од Западен Балкан;
- Одржување на мрежа за ефективна координација и комуникација; и
- Интегрирање на Индикативната екстензија на Сеопфатната мрежа на TEN-T во земјите

од Западен Балкан во рамките на пошироката Трансевропска мрежа; SEETO се фокусирана на нови целни области за интервенција, кои се утврдени во Стратешката работна програма 2012-2014 на SEETO како проектни задачи на SEETO за кои се потребни постојани заложби и надворешна поддршка:

- Реформа на железницата
- Олеснување на гранични премини
- Ревизија на безбедноста на патиштата.

Хоризонталните мерки на SEETO даваат дополнителна вредност за развојот на инфраструктурата на Сеопфатната мрежа на SEETO. Овие мерки се преземаат на регионално ниво и оттука ги надополнуваат националните реформски процеси, законското усогласување, регулаторната рамка, градењето на институциски капацитети, итн. Досега, има еден завршен проект за имплементирање на меки мерки на регионално ниво, чија цел била реформи во железничкиот транспорт и ревизија на безбедноста на патиштата во сите регионални учесници (RWR/RSA проект).

Сепак, секој Повеќегодишен план на Основната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа содржи низа предлози за меки мерки кои се усвојуваат и се земаат предвид за финансирање и спроведување, и тоа:

- Спроведување на механизам за собирање усогласени податоци и на транспортен модел на Сеопфатната мрежа на SEETO
- Анализа на јазови во спроведувањето на стандардите за TEN-T на Сеопфатната мрежа на SEETO.
- Поддршка за обуки за ревизори за безбедност на патиштата и инспектори за безбедност на патиштата
- Справување со нефизички бариери во регионалниот транспорт.

На состанокот во 2017 година во Трст се потпиша Меморандумот за разбирање за воспоставување на Договорот на Заедницата за транспорт.

CIVITAS – ИНИЦИЈАТИВА ЗА ВИТАЛНОСТ И ОДРЖЛИВОСТ НА ГРАДОВИ

CIVITAS е мрежа на градови посветени на почист и подобар транспорт во и надвор од Европа. Од нејзиното отпочнување од страна на Европската комисија во 2002 година, иницијативата CIVITAS има тестирано и спроведено над 800 мерки и решенија за урбан транспорт како дел од проектите во повеќе од 80 градови низ цела Европа кои се дел од концептот за истражување Living Lab (слика 5).

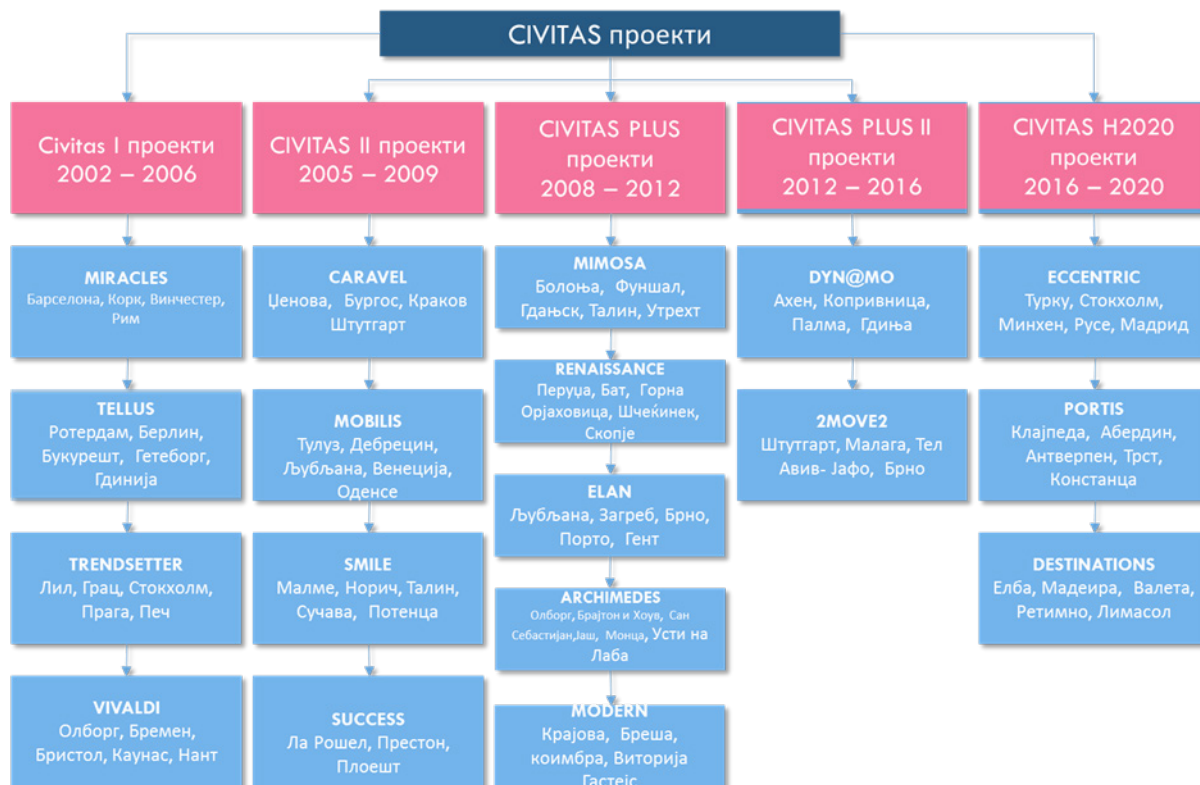
Знаењето стекнато преку овие практични искуства е дополнето и поддржано со бројни проекти за истражување и иновации (ECCENTRIC, PORTIS and DESTINATIONS) кои исто така

се предводени од иницијативата CIVITAS. Во рамките на овие истражувачки проекти се бараат начини во Европа да се изгради конкурентен транспортен систем кој ги користи ресурсите на ефикасен начин.

CIVITAS нуди можности за вклучените страни практично да видат развивање и распространување на иновативни решенија за транспорт и да научат од своите колеги и експертите кои работат во ова поле. CIVITAS ја негува политичката заложба, новите продажни решенија, и нуди средства и размена на знаење со цел да се создаде напредок и подоброповрзани и посоодветни начини на транспорт.

Проектот работи на 10 тематски области поврзани со одржлива мобилност во транспортот кои опфаќаат: животен стил независен од возила, чисти горива и возила, колективен патнички транспорт, стратегии за управување со побарувачката, интегрирано планирање, управување со мобилноста, вклученост на јавноста, безбедност и сигурност, транспортна телематика и логистика за товар во урбани средини.

Иницијативата CIVITAS им помага на градовите во тестирање и развој на интегрирани мерки за Одржлива урбана мобилност. Градовите кои се дел од CIVITAS преземаат пристап на интегрирано планирање кој ги опфаќа сите начини и облици на транспорт во градовите. Имаат за цел да покажат дека е можно да се обезбеди високо ниво на мобилност за сите граѓани, да се понуди висок квалитет на урбаниот простор и да се заштити животната средина преку одржлива мобилност. Токму поради овој интегративен пристап базиран на иновации, соработка, истражување и насоченост кон резултати, иницијативата CIVITAS се разликува од останатите.



Слика 5: Проекти на CIVITAS

Еден од проектите-предводници на CIVITAS дефинитивно е проектот PROSPERITY кој започна во 2016 година и е поддржан од Европската комисија во рамките на програмата H2020. Овој проект има за цел да овозможи и создаде промена на културата во владините агенции и локалните власти кон поддршка на Плановите за одржлива урбана мобилност (ПОУМ). Проектот се фокусира на промовирање и поддршка за пошироко прифаќање на ПОУМ, посебно во земјите/регионите и градовите каде што одзивот засега е на многу ниско ниво. Ова треба да се исполни преку: обезбедување механизми и алатки за националните/регионалните агенции да заземат водечка улога во развојот на ПОУМ; градење на професионален капацитет преку програми за размена на соработници; и програми за наменски обуки за различни аспекти на ПОУМ и/или иновативни пристапи во Одржливата урбана мобилност.

Главниот концепт на PROSPERITY е да се активира националното ниво во развој на рамките за политики со кои ќе се подобрат или иницираат националните програми за поддршка на ПОУМ. Активирањето на националното ниво ќе се одвива со преноси на политики поддржани од соработници, и ќе се зајакне со иновации и градење на капацитетите. Во основата на пристапот е развојот и подобрувањето на националните програми за ПОУМ. Ова ќе се поддржи со процеси за размена на национално и меѓународно ниво, како и со обука и градење на капацитетите.



Слика 6: Градови на CIVITAS во ЈИЕ

CIVINET – НАЦИОНАЛНИ МРЕЖИ НА CIVITAS

CIVINET е група од мрежи на градови кои го промовираат пристапот на CIVITAS на локално ниво, и помагаат во надминување на јазични и контекстуални бариери за локалните власти и организациите заинтересирани во урбаната одржлива мобилност. Членовите разменуваат информации на нивните јазици и заедно работат во соработката со Европската Унија и националните влади во врска со прашања поврзани со политиките за транспорт, законодавството, прописите и финансирањето.

Секоја мрежа на градови на CIVITAS работи самостојно, со соработка преку CIVINET за споделување знаење и искуства, и ширење на пристапот на мрежа на градови во други земји (Слика 7).



Слика 7. CIVINET – Национални мрежи на CIVITAS

CIVINET Словенија - Хрватска е основана во 2013 година како мрежа на градови и други засегнати страни од двете соседни држави кои се занимаваат со планирање на одржлива мобилност и управување со сообраќајот. Целта на мрежата е споделување на знаење и добри практики, како и спроведување на партнерски проекти кои се наменети за финансирање идни активности за одржлива мобилност. Вмрежувањето и сите облици на соработка се одлични начини за поефективно решавање на проблеми со градскиот сообраќај и мобилност – од размена на искуства, знаење и идеи до заедничко учество и синергија на градовите, со што се овозможува подобро користење на фондовите на ЕУ. Освен членовите од Словенија и Хрватска, мрежата исто така привлекува градови и други засегнати страни од земјите од Југоисточна Европа. За да се подобрат условите за одржлив развој кои ќе придонесат кон напредок и подобра иднина за граѓаните, градовите и регионите, за време на третото собрание одржано во февруари 2016 година, името на мрежата се промени на CIVINET Словенија - Хрватска - Југоисточна Европа (ЈИЕ).

Локалните власти и другите партнери на CIVINET Словенија-Хрватска-ЈИЕ ја искажаа својата заложба кон зајакнување на размената на знаење, информации и искуства стекнати во рамките на иницијативата CIVITAS со другите членки на мрежата. Исто така, искажаа заложба за поддршка на ширењето на информации за активностите, успехите и резултатите од иницијативата CIVITAS и мрежата CIVINET Словенија-Хрватска-ЈИЕ на други градови во двете земји и во земјите од ЈИЕ.

TUMI – ИНИЦИЈАТИВА ЗА ТРАНСФОРМАТИВНА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Иницијативата за трансформативна урбана мобилност им овозможува на лидерите на земјите во развој и економиите во подем да создадат одржлива урбана мобилност. Нуди техничка и финансиска поддршка за иновативни идеи. Во TUMI, германското министерство за економска соработка и развој (BMZ) обедини дел од светските водечки институции кои работат на одржлива мобилност со мрежите на градови и истражувачко-аналитички центри (think tanks) за спроведување на проекти на места каде што се најмногу потребни. TUMI поддржува проекти, развој на лидерство и градење на кариери за градски лидери, носители на одлуки, планери и студенти; поврзува 1000 лидери низ целиот свет врз основа на пристапот за градење капацитети, мобилизација на инвестиции и обезбедување поддршка на терен како најефективни мерки за следење на утврдените цели и исполнување на најодржлива урбана иднина. Иницијативата поддржува активности во областа на одржлива урбана мобилност кон пристапни транспортни системи за економски развој и просперитет, подобра социјална вклученост на градските жители, поздрави и почисти градови како места пригодни за живеење и ублажување на емисиите на стакленички гасови во транспортот.

4 Области на делување на TUMI

| ПРИСТАП | ИНКЛУЗИЈА | ЗДРАВЈЕ | КЛИМАТСКА ПРОМЕНА |
|---|---|--|--|
| Пристапни транспортни системи за економски развој | Социјална инклузија за жителите на урбаните средини | Здрави и чисти градови како места погодни за живеење | Развој на урбан транспорт со земање предвид на климатските промени |

Слика 8: 4 области на активност на TUMI

ПАРТНЕРСТВО MOBILISEYOURCITY

Партнерството MobiliseYourCity е глобална и инклузивна мрежа на градови и земји, како и заеднички бренд на Европската соработка за развој конкретно во врска со областа на одржлив урбан транспорт. Партнерството има за цел да им помага на партнерите-корисници - односно националните и локалните влади - во изготвувањето на Националните политики за урбана мобилност и програми за инвестирање (NUMPs) и на Плановите за одржлива урбана мобилност. То олеснува воспоставувањето на рамковните услови за ефективно инвестирање и одржлив развој на инфраструктурата и услугите за урбан транспорт, како и на регулаторните меки мерки.

Покрај тоа, MobiliseYourCity е глобално партнерство за интегрирано планирање на урбаната мобилност во земјите во развој и соседните земји на ЕУ, како и меѓународна транспортна иницијатива во рамките на Партнерството на ОН за глобална климатска акција од Маракеш.

Иницијативата е акција на повеќе донатори, заеднички кофинансирана од Европската комисија (EUROPEAID), француската влада која ја застапува Министерството за еколошка транзиција и солидарност (MTES), Францускиот еколошки фонд (FFEM) и германската влада која ја застапува Федералното министерство за животна средина, заштита на природата и нуклеарна безбедност (BMU). Партнерството заеднички се спроведува од страна на неговите основачки партнери ADEME, AFD, CEREMA, CODATU и GIZ. Покрај придонесот во меѓународниот процес за климатско делување, партнерството придонесува кон Агендата на ОН за 2030 година, конкретно кон целта за одржлив развој 11: Остварување на инклузивни, безбедни, прилагодливи и одржливи градови.

Партнерството MobiliseYourCity е членка на платформата на ЕУ за координирање на ПОУМ под одговорност на Генералниот директорат за мобилност и транспорт (DG MOVE).

12 Пораки на Mobilize Your City

1. Да се донесе пристап за планирање насочен кон корисниците
2. Да се планира урбана мобилност за да се подобрат условите за живот
3. Да се планира урбана мобилност за да се заштити планетата!
4. Да се планира урбана мобилност за да се заштити локалната економија!
5. Урбаната мобилност да се смета за клучна компонента од урбанистичкото планирање
6. Да се користат иновативни пристапи и дигитална трансформација
7. Насочете се кон максимална ефикасност во транспортот
8. Нагласете го ефективното владеење како клучен фактор за успех
9. Да се воспостави одржлива шема за финансирање!
10. Да се обезбеди учество на граѓаните и засегнатите страни!
11. Да се развијат човечките капацитети!
12. Да се управува со постојано собирање и користење на податоците

Слика 9: 12 пораки на MobiliseYourCity за развој на ОУМ

ИНИЦИЈАТИВА ЗА УРБАНА ЕЛЕКТРИЧНА МОБИЛНОСТ - УЕМИ

Европската комисија финансира неколку проекти, како што се SOLUTIONS, EMPOWER и ELIPTIC кои го поддржуваат спроведувањето на УЕМИ. Проектот Future Radar доби финансиски средства од Програмата на Европската унија за поддршка на истражувања и иновации Horizon 2020.

Со заложби од страна на индустријата и владата, UEMI ќе функционира како отворен форум за пренос на знаења и поддршка за прифаќање на решенија за електрична мобилност низ целиот свет. Ќе иницира процес на дијалог и ќе продолжи да ги здружува заложбите од локалните и националните власти, како и од компаниите, за целите на е-мобилност. Акциската платформа ќе се воспостави со работна програма во која ќе се утврдат доброволни меѓународни, национални и градски цели за е-мобилност, како што се уделот на електрични возила на глобалниот пазар и вкупниот број на патнички километри поминати со електрични возила. Иако овие цели ќе бидат доброволни по карактер, ќе се развие глобален систем за мониторинг со цел следење на напредокот во имплементацијата.

Намалувањето на емисиите на стакленичките гасови со прифаќањето на електрични возила не е единствената причина за да се поттикне нивната општоприфатена употреба. Во своите последни процени, СЗО укажува дека надворешното загадување на воздухот предизвикало 3,7 милиони предвремени смртни случаи на годишно ниво во светот во 2012 година. Луѓето што живеат во земји со ниски и средни приходи несразмерно го искусуваат товарот од надворешното загадување на воздухот, со тоа што 88% (од 3,7 милиони предвремени смртни случаи) од последиците се случуваат во овие земји. Бидејќи транспортот е еден од главните извори на надворешно загадување на воздухот, преминот кон електрична мобилност ќе придонесе кон намалување на поврзаната смртност и економските загуби.

Целта на UEMI е етапно укинување на конвенционалните возила на гориво и зголемување на учеството на електрични возила во вкупниот обем на индивидуалниот моторизиран транспорт во градовите на барем 30% до 2030 година. Ова ќе резултира во значително намалување на емисиите на CO₂, што ќе доведе до целта за ограничување на зголемувањето на глобалната температура. Придобивките ќе ги почувствува целото светско население, посебно она население кое е ранливо на ефектите од климатските промени. Жителите во градовите исто така ќе имаат корист од подобриот квалитет на воздухот и намалената стапка на здравствени проблеми и предвремени смртни случаи кои ги предизвикува загадувањето на воздухот, како и фините честички. Иницијативата исто така ќе поттикне нов економски развој со ниска емисија на јаглерод, кој ќе отвори нови работни места.

Вклучени страни во UEMI:

- Лидерска група: UN-Habitat, Меѓународна агенција за енергија, Глобалниот договор на ОН (UN Global Compact), Министерски форум за чиста енергија (Clean Energy Ministerial) (со претставници од САД, Кина и ОАЕ)

- Земји-членки партнери: Кина, Германија, Индија, САД
- Деловни партнери: BYD Auto, Jiangsu Aima, Mahindra Reva, Siemens AG и други
- Партнери од граѓанското општество: Партнерство за одржлив транспорт со ниска емисија на јаглерод (SLoCAT), World EV Cities and Ecosystems
- Партнери за знаење: Институт за клима, животна средина и енергија во Вупертал, Меѓународен форум за транспорт (ITF)
- Партнери за финансирање: Азиска развојна банка, ЕБОР и други мултилатерални банки за развој.

ЛИДЕРИ НА ПРОГРАМАТА ЗА ПЛАНИРАЊЕ НА УРБАН ТРАНСПОРТ - LUTP

Лидерите на програмата за планирање на урбан транспорт (LUTP) е иницијатива на Светската банка која има за цел да се развие структуриран начин на донесување одлуки при кој се зема предвид сложеноста на урбаниот транспорт. Во програмата се користи практичен пристап на учење со кој се овозможува широка примена на студии на случаи, групни вежби и теренски посети за да се истакне поврзаноста помеѓу различните компоненти на урбаниот транспортен систем. Со помош на програмата LUTP, професионалците за транспорт се стекнуваат со познавања за интегрирано стратешко планирање и управување со транспортот.

Целите на LUTP се да се изгради лидерство во урбаниот транспорт кое:

- Ја разбира комплексноста на проблемите во урбаниот транспорт и потенцијалните решенија соодветни на контекстот;
- Ја препознава потребата за интегрирано планирање на мобилноста, што вклучува ова планирање и како треба да се преземе; и
- Ги применува лекциите научени од градовите и случаите за подобро донесување на одлуки.

Главниот дел од програмата е седумдневна работилница спонзорирана од локална партнерска институција. На работилницата ѝ претходи фаза на самоучење која вклучува околу 24 часа на саморегулирано учење (околу 1 час работа секој ден во период од 5 седмици), и опфаќа теми од користење на земјиштето и планирање на транспортот па сè до еколошки и социјални прашања во планирањето на урбаниот транспорт. Незадолжително, програмата може да обезбеди индивидуални менторски и меѓународни студиски посети.

Во програмата за LUTP партнери се следниве организации:

- Светската банка
- Австралиската агенција за помош за меѓународен развој

- Програма за помош за управување со енергетскиот сектор (ESMAP)
- Советодавно тело за јавно-приватна инфраструктура (PPIAF)
- Програма за транспортната политика на Африка (SSATP).

ЕВРОПСКА ПЛАТФОРМА ЗА УПРАВУВАЊЕ СО МОБИЛНОСТ - ЕРОММ

Европската платформа за управување со мобилноста е меѓународно партнерство кое има за цел промовирање и понатамошно развивање на управувањето со мобилноста во Европа и прецизирање на имплементацијата на управувањето со мобилноста во ЕУ.

Главните цели на ЕРОММ се:

- Мобилноста да биде еколошка, социјално праведна и економична
- Да се промовира и дополнително да се развива управувањето со мобилноста во Европа
- Да се поддржува размената и учењето во врска со управувањето со мобилноста помеѓу Европските земји
- Да се стане главен партнер на Европските институции и националните влади при барањето на совет за управување со мобилноста.

ГЛАВНИТЕ АЛАТКИ ЗА ПОСТИГНУВАЊЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ЕРОММ СЕ:

- Пренос на политики: ЕРОММ обезбедува прилагодена поддршка за да помогне во директниот пренос на најдобрите политики од други земји или од проекти на ЕУ до секоја земја-членка
- Обука и работилници: ЕРОММ организира обуки, има база на податоци за обучувачи и материјали за обука и доделува ознака за квалитет на обука за обуките кои ги исполнуваат стандардите
- Национални контакт точки (NFP): Национална мрежа на ЕРОММ која помага во развивање и поттикнување на комуникација и размена меѓу националните контакт точки, како и на Европско ниво
- Веб-локација на ЕРОММ: која ги има на располагање најновите и најдеталните информации за управување со мобилност
- Ажурирани информации на ЕРОММ на месечно ниво: обезбедување на преглед на главните вести, главно од земјите-членки на ЕРОММ
- Интернет алатки: TESM – Алатка на ЕРОММ за распределба на модални удели со податоци распределни по модални удели за повеќе од 350 градови и MaxEva, стандардната алатка за евалуација за проектите за УМ.
- Секоја година се одржува Конференција на ЕРОММ за управување со мобилноста во град во земја-членка на ЕРОММ

- Поврзаност со ЕУ: редовни контакти со Европските институции и соработка со CIVITAS, ELTIS, UITP, POLIS и EUROCITIES, итн.;
- Дисеминација на проекти на ЕУ: ЕРОММ е ефикасен начин за дисеминација на проектни резултати преку националните контакт точки, електронско ажурирање, обуки и веб-локации; и
- Секретаријат: преку контакт точките на ЕРОММ, заинтересираните страни можат да ги добијат информациите што им се потребни за нивните проекти за управување со мобилност.

ЕВРОПСКА МРЕЖА НА ГРАДОВИ И РЕГИОНИ ЗА ИНОВАТИВНИ РЕШЕНИЈА ЗА ТРАНСПОРТ - POLIS

POLIS е мрежа на Европски градови и региони кои работат заедно за примена на иновативни решенија за поодржлива мобилност. Со својот секретаријат чие седиште е во Брисел, Polis поттикнува соработка и партнерства низ цела Европа и со ЕУ, со цел транспортните истражувања и иновации да им бидат подостапни на градовите и регионите. Во POLIS, носителите на одлуки ги добиваат и потребните информации и алатки со цел политиките за одржлива мобилност да станат реалност.

Трите главни мисии на POLIS се:

1. Да се олесни размената на знаења помеѓу градовите и регионите, како и со другите заинтересирани страни од истражувањата, индустријата, како и невладините организации;
2. Да им се помогне на членките на POLIS да добијат пристап до Европските иницијативи, проекти и финансирање; и
3. Да се застапуваат интересите на градовите и регионите за иницијативите поврзани со транспортот во Европските институции.

Од 1989 година, POLIS ги поддржува своите градови и региони -членки во остварувањето на нивните цели од политиката на мобилност. POLIS е посветена на обезбедување увид и практична поддршка за имплементација на иновативни решенија за поодржлива мобилност.

Работните групи и активности на Polis се организираат околу четири тематски столбови:

1. Животна средина и здравје при превозот
2. Мобилност и ефикасност во сообраќајот
3. Безбедност и сигурност во транспортот
4. Социјални и економски предизвици на транспортот.

Освен тоа, POLIS опфаќа бројни трансверзални теми како што се Паметни градови, урбан товарен транспорт и планирање на одржлива урбана мобилност.

ПАРТНЕРСТВО ЗА ОДРЖЛИВ ТРАНСПОРТ СО НИСКА ЕМИСИЈА НА ЈАГЛЕРОД - SLOCAT

Партнерството за одржлив транспорт со ниска емисија на јаглерод ја промовира интеграцијата на одржлив транспорт во глобалните политики за одржлив развој и климатски промени и засилување и поттикнување на активностите за поддршка на спроведувањето на глобалните политики. Партнерството SLoCaT за одржлив транспорт е партнерство со повеќе учесници, т.е. преку 90 организации (кои ги застапуваат организации на ОН, мултилатерални и билатерални организации за развој, невладини организации и фондации, академскиот свет и бизнис секторот). Тематскиот опсег на Партнерството е копнениот транспорт (вклучени се и моторизираниот и немоторизираниот превоз) во земјите во развој, вклучувајќи го товарниот и патничкиот превоз. Политиките кои ги предлага SLoCaT се универзални, но географскиот опфат на Партнерството е главно за земјите во развој. Во моментот, Партнерството е фокусирано на Азија, Латинска Америка и Африка.

ГРАДОВИ И РЕГИОНИ ЗА ВЕЛОСИПЕДСКА МРЕЖА НА ЕВРОПСКАТА ВЕЛОСИПЕДСКА ФЕДЕРАЦИЈА

Основана и координирана од Европската велосипедска федерација, целта на «Градови и региони за велосипедисти» е да се воспостави глобална мрежа на градови на Европската велосипедска федерација кои ќе го промовираат користењето велосипеди во урбаните области и ќе поттикнуваат размена на знаења.

Главните цели на мрежата се следните:

- Ставање на велосипедизмот во центарот на урбанистичкото планирање и политичкото размислување;
- Инспирирање и катализирање на повеќе градови за да преземат конкретни активности во промовирањето на возењето велосипед преку учење едни од други и избегнување на дилемата да мора «повторно да се открива топла вода»;
- Размена на знаења, решенија и стратегии и на тој начин промовирање на политички иницијативи и практична работа на терен; и
- Промовирање и поддршка на промени во политиката и практиките на планирање во градовите и воведување на велосипедска перспектива во овие процеси.

ВИЗИЈА, МИСИЈА И ЦЕЛИТЕ НА ПЛАНОТ ЗА ОУМ НА ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Визија на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ: Создавање на одржливи и интегрирани транспортни сектори кои ќе придонесат кон одржлив економски развој и развој на човечките капацитети во земјите од ЈИЕ.

Мисија на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ: Обезбедување на појасно разбирање на локалниот и регионалниот контекст на енергетска ефикасност и заштита на животната средина во транспортниот сектор, како и успешни алатки за развој на одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ, засновани на енергетска ефикасност и заштита на животната средина како императив на 21-от век. Покрај тоа, родовата еднаквост е суштински фактор за постигнување на одржливи промени и затоа е една од клучните вредности врз кои се заснова овој план.

Примарната цел на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ е да ги истакне заедничките активности кои властите на градовите во земјите од ЈИЕ треба да ги преземат со цел проактивно да го поддржат развојот на одржлива урбана мобилност во рамките на нивните надлежности, како и во други градови во земјите на ЈИЕ, преку пренос на искуства и знаења.

СПОРЕД ДЕФИНИЦИЈАТА НА ЕК, ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ:

- овозможува да се исполнат основните потреби за пристап и развој на поединците, компаниите и општеството безбедно и на начин кој е во согласност со здравјето на човекот и екосистемот, и промовира еднаквост во рамките на и помеѓу идните генерации;
- е прифатлива, функционира правилно и ефикасно, нуди избор на начин на превоз и поддржува конкурентна економија, како и рамномерен регионален развој;
- ги ограничува емисиите и отпадот, вклучувајќи ја и способноста на планетата да ги апсорбира, користи обновливи ресурси по или под нивните стапки на производство, и користи необновливи ресурси по или под стапките на развивање на алтернативни обновливи ресурси, притоа минимизирајќи го ефектот врз користењето на земјиштето и загадувањето од бучава.

- Главните цели на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ се да се поддржат градовите од ЈИЕ во:
- Развивањето на одржливи, чисти и енергетско-ефикасни транспортни сектори во градовите
 - Создавањето на Насоки за одржлива енергија како алатка за подобрување на енергетската ефикасност и заштитата на животната средина во транспортниот сектор
 - Подобрувањето и ажурирање на законската рамка за транспортниот сектор во земјите од ЈИЕ
 - Прегледувањето на врвните транспортни сектори во градовите на ЈИЕ
 - Утврдувањето на бариери и предизвици при создавањето на Одржлива урбана мобилност во градовите од ЈИЕ
 - Создавање квалитетна база за успешно развивање на Плановите за одржлива урбана мобилност за градовите од ЈИЕ;
 - Поврзување на сите активности насочени кон развој на Одржливи, чисти и енергетско-ефикасни транспортни сектори во градовите со постигнатите резултати на Мрежата на енергетска ефикасност во ЈИЕ интегрирани преку развивање, имплементација и следење на Акциските планови на одржлива енергија (SEAPs)
 - Подобрување на градењето на капацитетите во полето на Одржливи, чисти и енергетско-ефикасни транспортни сектори во градовите
 - Зајакнување на знаењето и експертизата во областа на Одржлива урбана мобилност во градовите
 - Поддршка на градоначалниците при дефинирање на вистинската насока кон обезбедување на одржлив, чист и енергетски ефикасен транспорт и усогласување на заложбите за остварување на националните цели и исполнување на заложбата за намалување на енергетската потрошувачка, како и на емисиите на стакленичките гасови и загадувачите на воздухот
 - Поддршка на градењето на капацитетите на градската администрација во врска со транспонирањето на соодветните политики на ЕУ за енергетика, климатски промени и животна средина во националните и локалните законски рамки
 - Промовирање на Одржливата урбана мобилност како клучна тема за успешен развој на градовите
 - Зголемување на јавната свест за важноста на Одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ, вклучително и
 - Подигање на свеста за потребата од интегрирање на родовите аспекти во ОУМ во ЈИЕ
 - Утврдување на финансиски инструменти за развивање на ПОУМ и спроведување на проекти за одржлива урбана мобилност во градовите од ЈИЕ.

МЕТОДОЛОГИЈА И ПРИСТАПИ НА ПЛАНОТ ЗА ОУМ НА ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Основните начела на Планот за ОУМ на земјите од ЈИЕ се следниве:

- Потребно е високо ниво на амбиција со јасни цели, кои се добро поддржани во рамките на владата и општеството
- Врз основа на солидна анализа на моменталната ситуација, опциите, постојните бариери
- Да се земат предвид целиот сектор и сите значајни прашања, распределени по потсектори
- Идентификување на финансиски механизми за поддршка на Одржлива урбана мобилност
- Земање предвид на промените во општеството, демографијата и состојбата на сообраќајот
- Интегрирање на одржливата урбана мобилност во здравството, безбедноста, пристапот, удобноста, отпадот и пошироките општествени цели
- Вклучување на флексибилно, креативно размислување надвор од границите на она што претходно било пробано
- Вклучување на процеси за следење и евалуација
- Соработка со сите засегнати страни за да се оствари успех
- Вклучување на родовите аспекти како императив за Одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ.

Методологијата на Планот за ОУМ на ЗЈИЕ, чија цел е да се прилагоди на потребите на општините на креативен начин и врз основа на реалната состојба во земјите од Југоисточна Европа, се состои од:

- Политики, законодавство и регулатива на ЕУ за Одржлива урбана мобилност
- Политики, законодавство и регулатива за Одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ: Албанија, Босна и Херцеговина (Федерацијата на Босна и Херцеговина и Република Српска), Косово, Македонија, Црна Гора и Србија
- Водечките иницијативи и програми за одржлива урбана мобилност на ЕУ
- Водечки проекти за Одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ
- Краток преглед на одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ
- Придобивки од одржлива урбана мобилност во градовите од ЈИЕ
- Предизвици и пречки во градењето на одржлива урбана мобилност во градовите од ЈИЕ

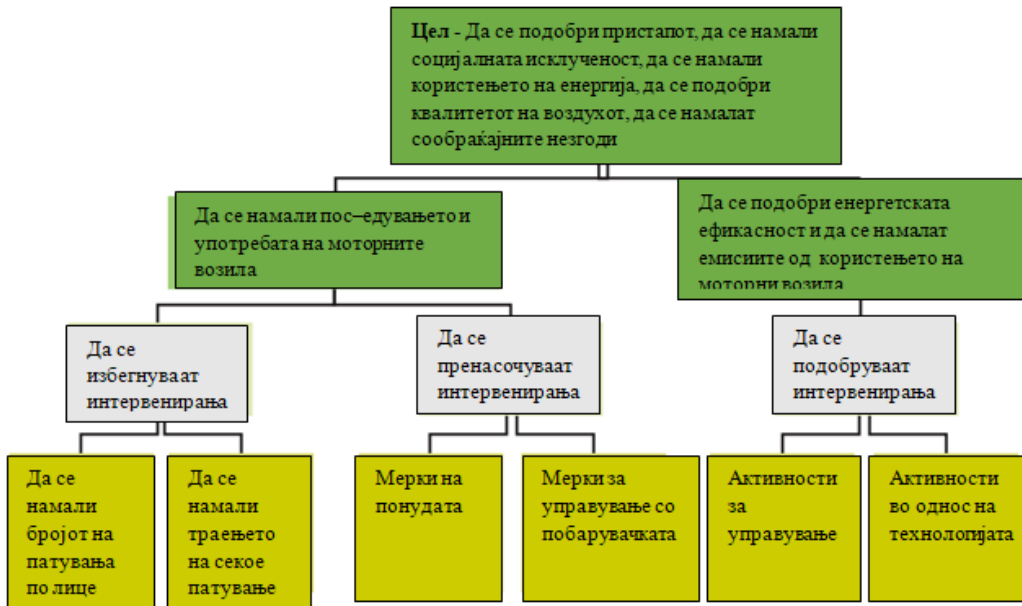
- Најдобри начини за подобрување на капацитетите на општинско и национално ниво во земјите од ЈИЕ
- Засегнати страни во одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ
- Кампањи за подигнување на јавната свест за одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ
- Финансиски инструменти за одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ
- Најдобри начини за развивање на град со одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ – Град со ОУМ во ЗЈИЕ
- Интегрирање на родовите аспекти во активностите на градовите со одржлива урбана мобилност

Пристапот на Планот за ОУМ во ЗЈИЕ вклучува два главни пристапи за ОУМ:

- Пристапот на избегни - пренасочи - подобри
- Пристапот на планирај-спроведи- следи- процени (PIME).

ПРИСТАПОТ НА ИЗБЕГНИ - ПРЕНАСОЧИ - ПОДОБРИ

Бидејќи брзиот пораст на употребата на лични моторни возила најмногу придонесува кон проблемите во транспортот во градовите, фокусот на мерките за подобрување треба да биде во намалувањето на таквата употреба, како и намалување на негативните влијанија од каква било неизбежна употреба на моторните возила. Овие заложби популарно станаа познати како: пристап на избегни- пренасочи- подобри. Активностите за избегнување имаат за цел намалување на потребата за патување, во однос и на бројот на патувања што ги прават луѓето и траењето на секое од овие патувања. Активностите за пренасочување се стремат да ги натераат луѓето да се префрлат од помалку одржливи начини на патување - како што се личните моторни возила - на поодржливи начини како што се јавниот транспорт и немоторизираните начини. Активностите за подобрување се стремат да ги намалат негативните влијанија на моторизираното патување кое неизбежно продолжува да се случува и покрај мерките на избегнување и пренасочување.



Слика 10 Мерки од пристапот избегни-пренасочи-подобри



Слика 11 Пристап на избегни-пренасочи-подобри - ефикасност¹

ПРИСТАП НА ПЛАНИРАЈ-СПРОВЕДИ- СЛЕДИ- ПРОЦЕНИ (PIME)²

Иако секој град е различен и резултатите од транспортната ефикасност се разликуваат, целокупниот пат кон енергетска ефикасност на транспортниот систем има општа карактеристика:градовите кои спровеле ефективни транспортни политики работеле со широк опфат на заинтересирани страни за да развијат и имплементираат јасни цели и реакции на политиката, со истовремено следење, проценување и известување за напредокот со текот на времето со цел да се обезбеди понатамошно остварување на целите на политиката.

Пристапот на планирај, спроведи, следи, процени не само што ги истакнува многуте мерки на политиката и придобивките од програмите за транспортната ефикасност во градовите, туку служи и како практична алатка која им помага на градовите да продолжат со планот, да го спроведуваат, да го следат и оценуваат процесот со цел остварување на целите во однос на транспортот.

ЧЕКОР 1. ПЛАНИРАЈ

1. Утврдување на транспортните потреби и дефинирање на целите
 - Утврдување на транспортните проблеми и потребите на корисниците
 - Дефинирање на целите
 - Утврдување на реакциите на политиката
 - Разгледување на дополнителни придобивки и мерки
2. Утврдување и вклучување на засегнати страни
 - Утврдување и вклучување на засегнати страни
 - Активно вклучување на засегнатите страни
 - Истражување на можностите за соработка и партнерство
3. Решавање на потенцијалните бариери и обезбедување на потребните ресурси
 - Утврдување на решенија за потенцијалните бариери
 - Составување реакции
 - Обезбедување на потребните ресурси: технички, институциски, финансиски, итн
4. Воспоставување на политичка рамка и акциски план
 - Развивање на акциски план:утврдување на клучни чекори, одговорност и фази на успеси
 - Подготовка на обемна анализа за економските последици од опциите
 - Подготовка на план за непредвидени околности

Economic Development

2 A Tale of Renewed Cities_A policy guide on how to transform cities by improving energy efficiency in urban transport systems, International Energy Agency, available at: www.iea.org

- Одлучување како ќе се мери напредокот

ЧЕКОР 2. - СПРОВЕДИ

1. Ангажирање на чинителите и започнување со имплементација
 - Повик за тендери
 - Утврдување на улогите, одговорностите и резултатите
 - Отпочнување со политиката
2. Подигнување на свеста и пренесување на целите
 - Пренесување на целите и објаснување на мерките на политиката
 - Подигнување на свеста за енергетската потрошувачка и изборите на мобилност
3. Управување со процесот на спроведување
 - Потврдување на напредокот, обезбедување на усогласеност и примена на резултатите
 - Управување со градењето капацитети и поддршката на проекти

ЧЕКОР 3. - СЛЕДИ

1. Собирање, преглед и дисеминација на податоци
 - Постапување на јасни цели за податоци и дефинирање на методологијата за процена
 - Преглед и споредба на податоци
 - Споделување на податоци

ЧЕКОР 4. - ПРОЦЕНИ

1. Анализирање на податоците и процена на ефектите од транспортната политика
 - Анализирање на податоците и процена на резултатите од политиката
 - Пренесување на резултатите
2. Прилагодување на транспортна политика и планирање на следните чекори
 - Прилагодување на политиките во однос на резултатите
 - Планирање на следни чекори и идни активности.

ПРИДОБИВКИ ОД ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Придобиивките што може да се остварат како резултат на Одржлива урбана мобилност во градовите од ЈИЕ се многубројни. Некои се опипливи и мерливи, а други не се, и тешко е да се утврди парична вредност, како што е социјалната вклученост и чувство на граѓанска гордост која произлегува од живеење во зелена, успешна и одржлива општина (слика 12, слика 13).



Слика 12. 5 главни придобивки од ПОУМ

Придобивки од ОУМЗЈИЕ

| ЕКОНОМСКИ | ОПШТЕСТВЕНИ | ЕКОЛОШКИ |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Нови работни места ▪ Пораст на бруто домашниот производ БДП ▪ Намалување на трговскиот дебаланс за земјите кои увезуваат гориво ▪ Намалување на зависноста од горива ▪ Заштеда од патни и паркинг трошоци ▪ Помала изложеност на ризици од несигурноста на цената на горивата ▪ Намалување на трошоците во здравството ▪ Намалување на трошоците за горива ▪ Зголемување на јавните финансии ▪ Развој на нови технологии ▪ Пораст на конкурентноста | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Социјална инклузија ▪ Подобрување на здравјето ▪ Намалување на несреќите ▪ Намалување на сиромаштија поради горива ▪ Подобен пристап и мобилност ▪ Подобрена продуктивност ▪ Подобра сигурност на јавниот превоз ▪ Зголемено задоволство кај патниците од јавниот превоз ▪ Создавање можности за вработување ▪ Кохезија на заедницата ▪ Подобрена мобилност на групи со попречености | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Намалена загаденост на воздухот ▪ Подобрување на квалитетот на воздухот ▪ Намалување на бучава ▪ Намалување на нивото на јаглерод диоксид ▪ Подобрена околина на улиците ▪ Спроведување на мерки за оплеснување и прилагодување кон климатските промени |

Слика 13: Придобивки од одржлива урбана мобилност во општините од ЈИЕ

Успешното спроведување на проектот за ОУМЗЈИЕ ќе обезбеди:

- Подobar квалитет на живеење во градовите и општините во ЈИЕ
- Еколошки и здравствени придобивки за сите граѓани од ЈИЕ
- Подобрена социјална инклузија
- Подобрена мобилност и пристапност во земјите од ЈИЕ
- Подобрени угледи на градовите од ЈИЕ
- Одлуки за поддршка на граѓани и засегнати страни
- Ефективно исполнување на законски обврски
- Подобрена конкурентност и пристап до финансии на градовите од ЈИЕ
- Движење кон нова култура на мобилност
- Економски напредок во земјите од ЈИЕ.

Едноставно кажано, одржливата урбана мобилност во градовите од ЈИЕ го подобрува здравјето и богатството на граѓаните.

ПРЕДИЗВИЦИ И ПРЕЧКИ ВО ГРАДЕЊЕТО ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Во Зелената книга за урбана мобилност: „Кон нова култура за урбана мобилност“³ утврдени се пет предизвици со кои се соочуваат градовите и кои треба да се надминат за да се направи чекор кон „градови со непречено движење“:

- Преоптовареност
- Зависност од фосилни горива
- Зголемување на протокот на товар и патници
- Пристап до систем за урбана мобилност
- Безбедност.

Преоптовареноста создава негативни економски, здравствени, еколошки и социјални влијанија и влијае на мобилноста не само на ниво на град, туку и на транспортните рути на големи далечини кои минуваат низ урбаните области. Можни решенија за овој проблем вклучуваат подобра и поефикасна поврзаност на начините на транспорт, промовирање на велосипедизмот и пешачењето, соодветни политики за паркинг, работење и пазарење од дома, и други мерки како споделување на возило.

Зависноста од фосилни горива, и емисиите на CO₂ и други гасови што загадуваат како и вревата, значително придонесува кон климатските промени и го влошува квалитетот на воздухот и човековото здравје.

Можните начини за надминување на овој предизвик опфаќаат: развој на почисти мотори со внатрешно горење и утврдување на минимални стандарди за возилата; истражување и воведување на алтернативни горива и поддршка за развојот на инфраструктурата за овие горива и нивна понуда во урбаните области; и на крај, ограничување или забрана на сообраќајот во одредени урбани области.

Зголемување на протокот на товар и патници, комбинирано со ограничена можност за проширување на транспортната инфраструктура – од гледна точка на ограничена површина, несоодветни финансии и од позиција на застапување на одржлив развој.

Можни начини за надминување на овој предизвик вклучуваат поефикасни интелигентни системи за транспорт (ИСТ), интегрирање на тарифната структура на јавниот превоз на сите урбани транспортни начини, и располагање со добри податоци за да се оствари подобро управување со возниот парк (за товарен и за патнички транспорт).

Пристап до систем за урбана мобилност

Постоечките системи кои опфаќаат јавен превоз, патеки за пешачење и велосипеди, патишта, итн. треба да се квалитетни. Ова значи, во зависност од случајот, дека тие треба да се ефикасни, брзи, чести, удобни, сигурни, безбедни, флексибилни, ценовно-достапни и пристапни за поранливи групи (повозрасни лица, деца, граѓани со попречености, бремени жени, итн.). Освен тоа, со ширењето на урбаните области овој предизвик станува сè покомплициран.

Можни начини да се надмине овој предизвик е да се провери дали опциите за колективен транспорт ги задоволуваат потребите на граѓаните, да се изгради соодветна законска рамка (на пр. воспоставување на соодветни стандарди за јавни набавки), да се развијат решенија за брз и редовен јавен превоз, како на пример „автобуски брз транзит“, и како сеопфатна мерка, развој и спроведување на Планови за одржлива урбана мобилност.

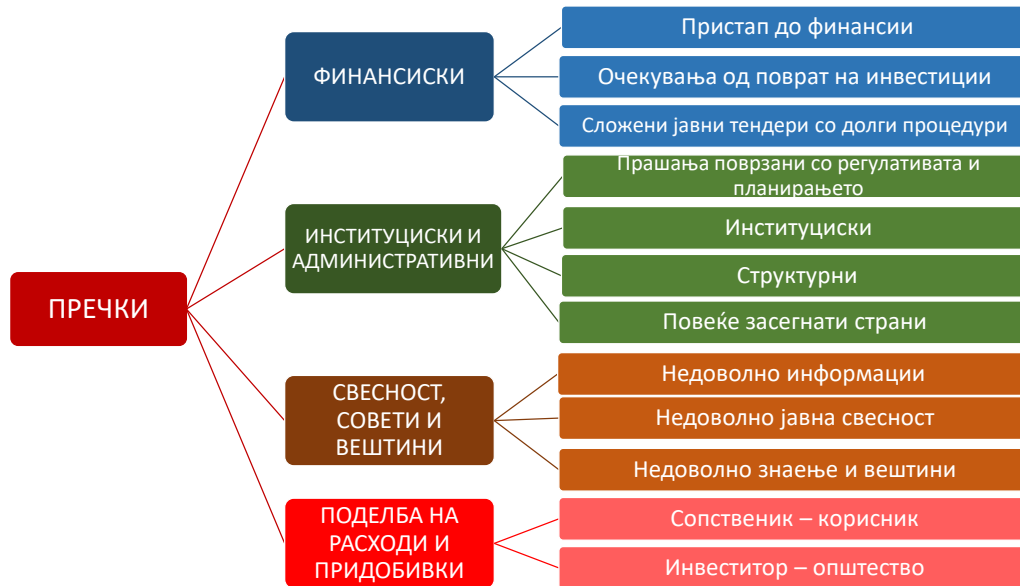
Безбедноста е суштински елемент на квалитетен систем на урбана мобилност. Тука спаѓа безбедноста на инфраструктурите и на шинските возила, како и безбедноста на граѓаните при доаѓање до системот (на пример пешачење од домот до автобуската станица). Небезбеден систем може да ја намали употребата на јавниот превоз и да доведе до изолирање на граѓаните и зголемена употреба на приватни возила.

Можни начини за надминување на овој предизвик вклучуваат инвестиции во побезбедни инфраструктури (на пр. инсталација на светилки на пешачките и велосипедските патеки), воведување на шински возила пристапни за граѓани со намалена мобилност, и воведување на едукативни и информативни кампањи.

Освен тоа, има макро и микроекономски предизвици кои треба да се решат за да се подобри одржливоста на системите за урбан транспорт и поконкретно да се зголеми одржливоста на градовите на кои им служат овие системи. Макро-предизвиците претежно се поврзани со реакција конопаѓање на урбаната продуктивност и диференцијалната продуктивност меѓу различни делови на градовите, вклучувајќи ги импликации врз еднаквоста. Исто

така, има поврзаност меѓу порастот на урбаната продуктивност, инвестирањето во транспортна/друга општинска инфраструктура и достапноста на вдомувањето.

Главните пречки кои влијаат на напредокот на ОУМ во градовите од ЈИЕ се прикажани на слика 14.



Слика 14: Пречки за напредокот на ОУМ во градовите од ЈИЕ

Според анкетите за претпријатија на Светска банка⁴, законодавството и прописите за инвестициска клима изнесуваат 46% од вкупните пречки за креирање на работни места и намалување на сиромаштијата во земјите со ниски приходи (слика 15).

⁴ IFC Jobs Study Assessing Private Sector Contributions to Job Creation and Poverty Reduction, http://siteresources.worldbank.org/CFPEXT/Resources/2999471364681190360/IFC_Jobs_Report_Summary.pdf



Слика 15: Удел на различни фактори кои ја обесхрабруваат и демотивираат инвестициската клима

Понатамошна распределба на споменатите 46% е следната:

- Сива економија - 12%
- Даночни стапки - 11%
- Корупција - 8%
- Пристап до земјиште - 3%
- Даночна администрација - 3%
- Лиценци и дозволи за бизниси - 3%
- Трудови регулативи - 3%
- Судови - 2%

Може да се заклучи дека креирањето и спроведувањето на навремени, ефективни и одржливи решенија за транспорт во многу градови од ЈИЕ честопати е попречено од институциски и административни недостатоци. Иако институциската реформа не води секогаш кон единствена обединета институција во која е споено управувањето со повеќе начини и функции на ОУМ, потребна е меѓусекторската координација и интеграција за целосно справување со предизвиците поврзани со ОУМ.

За различни засегнати страни треба да се создадат различни активности за справување со овие бариери. Па според тоа, политиката ќе треба да опфати низа мерки кои заеднички ќе се однесуваат на сите чинители (општински власти и управи, УМ, национални власти, компании за јавен превоз, комунални претпријатија, инвеститори, итн.)

КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

ПОЗИТИВНИ АСПЕКТИ

Во врска со Одржливата урбана мобилност и тековната состојба во земјите од ЈИЕ, позитивните и афирмативните аспекти се следниве:

НАЦИОНАЛНО НИВО

- Земјите од ЈИЕ потписнички на договорот за Енергетска заедница се обврзани да го усогласат своето законодавство со соодветното законодавство на ЕУ
- Расположливи меѓународни финансиски механизми
- Висока јавна свест за ОУМ во Македонија
- Мапирање на моторните возила согласно Европските стандарди за емисија на гасови во Македонија
- Академската јавност во Црна Гора е активна во промовирање на ОУМ
- Изградба на автопатот Бар – Бољаре со кој се поврзува економски послабо развиениот север со останатиот дел од Црна Гора, и во поширок контекст, со автопатите во Србија и други земји чии патишта се поврзани со оваа трансверзала
- Реконструкција и изградба на трета лента на државните патишта за да се избегне сообраќаен метеж во Црна Гора
- Развивање на стратегија за развој на сообраќајот во Црна Гора
- Реконструкција и изградба на трета лента на државните патишта за да се избегне сообраќаен метеж.
- Стратегијата за развој на сообраќајот обезбедува понатамошен развој на националните и локалните патишта.
- Патната инфраструктура во Србија е добро-развиена
- Активниот пренос на практичното искуство и знаењето за ОУМ во Србија го предводат академските институции (факултетите за транспортно-сообраќајно инженерство во Белград и Нови Сад)
- Долгогодишно искуство во спроведување на меѓународни проекти за ОУМ во Србија
- Со иницијативи на НВО силно се промовира ОУМ во Србија
- Огромни инвестиции во транспортниот сектор во Србија
- Придобивки по процедурите за пристап на Србија во ЕУ.

ОПШТИНСКО (ГРАДСКО) НИВО

- Нови еколошки јавни автобуси во Тирана
- 5 електрични јавни автобуси во Белград
- Јасно дефинирани цели за УОМ во Подгорица
- 60-70% планиран удел во јавниот и приградски транспорт во Подгорица
- Развиен ПОУМ во рамките на проектот CIVITAS RENAISSANCE во Скопје
- Обезбедена финансиска поддршка за проектот за трамвај во Скопје
- Обезбедена финансиска поддршка за проектот за Одржлив урбан транспорт во Скопје кој опфаќа и развивање на нов ПОУМ
- Проширена јавна транспортна мрежа во Сараево со трамваи, тролејбуси, автобуси и минибуси
- Развиена пешачка култура во мали и средни градови во Србија
- Силна пешачка култура (44% во модален удел) во Крушевац
- Стимулации за јавен автобуски превоз за ученици, лица со попреченост и пензионери во Крушевац
- Воспоставување на Мрежа на координатори за мобилност во градинки и училишта во Крушевац
- Основање на Градски совет за сообраќајна безбедност во Крушевац
- Силна велосипедска култура и покрај слабо-развиената велосипедска инфраструктура во Крушевац
- Изградбата на обиколници придонесе кон побрзи сообраќајни токови, помал застој, намалена потрошувачка на гориво и намалена загаденост на воздухот во Крушевац
- Голем процент на велосипедисти во вкупниот број на дневни движења како последица на рамната конфигурација на теренот и навиката на луѓето да користат велосипеди како средство за превоз во Шабац
- Традиционалната улична мрежа овозможува добра организација на различните типови на сообраќај во Шабац
- Активни и живи пешачки зони во Шабац
- Добра поврзаност на приградските делови со центарот на градот преку јавниот превоз во Шабац
- ПОУМ на Крушевац беше донесен од Градскиот совет.

ПОМАЛКУ ПОЗИТИВНИ АСПЕКТИ

Во врска со Одржливата урбана мобилност и тековната состојба во земјите од ЈИЕ, помалку позитивните аспекти се следниве:

НАЦИОНАЛНО НИВО

- Поради различни причини, бројни барања за модерна урбана мобилност не се задоволени во земјите од ЈИЕ
- Голема доминација на колите
- Во националните рамки за планирање и во плановите за урбанистички развој, развојот на патиштата се базира на возила
- Потрошувачката на електрична енергија драматично е зголемена, па оттука и зависноста од нафта
- Недоволно ефективно регулирање на сопственоста на возилата и увози на возила со претходна сопственост
- Националните закони за транспорт не се целосно имплементирани и нивното спроведување е на ниско ниво
- Реформите во транспортниот сектор во земјите од ЈИЕ се бавни и не се ефикасни
- Законодавството за транспорт е донесено со брзи постапки и честопати засегнатите страни не биле консултирани за мислење – ова придонесува кон проблеми во спроведувањето
- Чести промени на законските акти
- Недоволна видливост на пристапот и проектите за ОУМ
- Недостиг на систематско собирање на транспортни податоци – голема пречка за интензивирање на спроведувањето на проектите за ОУМ е недостиг на податоци и податоци со сомнителна веродостојност на сите нивоа
- Политичка клима која не мотивира развој на ОУМ
- Недоволна свесност кај јавноста за важноста на мерките за ОУМ
- Транспортни сектори насочени кон приватни возила
- Недостиг на национални стратегии за ОУМ и национални планови за ОУМ
- Недостиг на свесност кај носителите на одлуки за ОУМ
- Недоволно финансиски средства за спроведување на проектите за ОУМ
- Недостиг на јавни-приватни партнерства како докажан двигател на пазарот за спроведување на проекти за ОУМ
- Брз пораст на стапката на моторизација поради трендовите од една страна и

- немотивиращката култура за ОУМ од друга страна
- Недостиг на институции на национално ниво одговорни за урбан транспорт
- Екстремно ниско ниво на родова еднаквост во транспортниот сектор во земјите од ЈИЕ
- Недостиг на жени на позиции за донесување одлуки
- Стара шема во размислувањето меѓу носителите на одлуки, планерите и архитектите – пешачењето и велосипедизмот не се сметаат за начини на превоз
- Слаба патна инфраструктура и услови во Албанија, Босна и Херцеговина и Косово
- Генерално, неразвиен јавен превоз со стари и неудобни автобуси во Албанија, Босна и Херцеговина и Косово
- Кампањите за пешачење и велосипедизам неуспешни во Албанија
- Недоволна транспарентност за инвестициите во транспортниот сектор во Албанија
- Неуспешно деловно работење на јавните превозни претпријатија во Федерацијата на Босна и Херцеговина
- Недоволни финансиски средства за велосипедски патеки и сродна инфраструктура во ФБиХ.
- Дозволен увоз на возила со ниски стандарди за емисија на штетни гасови (EURO 1, 2 и 3) во Македонија
- Недостиг на правилници за проектирање на инфраструктура за одржливи транспортни начини во Македонија
- Недостиг на дефинирана подреденост на приоритети за инфраструктурно планирање во Македонија
- Несоодветно одржување, заштита и рехабилитација на постоечките патишта во Црна Гора
- Недостиг на обиколници околу општините во Црна Гора што предизвикува застој и загадување поради транзитниот сообраќај
- Недоволен пристап до туристички комплекси, рурални населби, национални паркови, итн. во Црна Гора
- Несоодветно планирање на сообраќајот (непланска изградба на инфраструктура, категорија на патишта, вкрстени и надолжни профили, итн.) во Црна Гора
- Неусогласеност со соодветната законска и институционална рамка и политиките на ЕУ во Црна Гора
- Отсуство на национални институции одговорни за планирање на урбаниот транспорт во Србија.

ОПШТИНСКО (ГРАДСКО) НИВО

- Општинските власти не се запознаени со темите за ОУМ и долгорочната профитабилност од инвестициите во спроведување на мерките за ОУМ
- Недостиг на општински одделенија или агенции кои работат на ОУМ
- Нема насоки или прописи за развој, спроведување и следење на ПОУМ
- Развој насочен кон приватни возила во градовите и општините
- Сообраќаен метеж и проблеми со паркирање – недостиг на управување и спроведување на паркирањето
- Подолго патување – луѓето поминуваат повеќе време во патување меѓу своите домови и работни места
- Потешкотии за немоторизиран превоз – мобилноста на пешаците и велосипедистите е изложена на ризик
- Пешаците и велосипедистите не се земаат предвид при проектирање на инфраструктури и капацитети
- Влијанија врз животната средина – загадувањето (вклучително и вревата) прерасна во сериозна пречка во квалитетот на живот и здравјето на населението во земјите од ЈИЕ
- Недостиг на услуги (споделување велосипеди, автомобили, заедничко возење, интегрален билет, ИТ решенија)
- Недостиг на модална интеграција (интероперабилност на услуги, интегрирани тарифни шеми, недостиг на транзитни станици, итн.)
- Недостиг на станици за напојување на е-возила
- Недоволна видливост на пристапот и проектите за ОУМ
- Ниско ниво на свест за одржлива урбана мобилност
- Несоодветност на јавниот превоз – голем дел од системите за јавен превоз или премногу или недоволно се користат; во управувањето и буџетирањето не е предвидено постојано одржување и/или постојан напредок
- Јавниот превоз во Тирана е ограничен само на автобуси или такси-возила
- Недоволно финансиски средства за понатамошен развој на велосипедски патеки и сродна инфраструктура во Сараево
- Недоволно финансиски средства за подобрување на постоечките возила во јавниот превоз (главно трамваите и тролејбусите) во Сараево
- Недостиг на јасна документација за ОУМ со прецизен акциски план во Подгорица
- Недоволно финансиски ресурси за спроведување на мерките за ОУМ во Подгорица
- Огромни проблеми со застој во сообраќајот во Подгорица

- Воведувањето на наплата за паркинг создаде проблеми во зоните во Подгорица
- Огромниот број на такси-возила ја намалува безбедноста на патиштата во Подгорица
- Ниско ниво на услуги за јавен превоз во Крушевац
- Недоволни капацитети на општинската администрација во Крушевац
- Архитектонски пречки на тротоарите попречуваат движење на пешаци, лица со попречености и родители со колички за деца во Крушевац
- Недоволно развиена велосипедска инфраструктура (недостиг на велосипедски патеки, ленти, паркинзи, итн.) во Крушевац
- Недоволно информации за јавниот превоз (автобуски линии и временски распоред) во Крушевац
- Недостиг на претпријатие или одделение за јавен транспорт во градската администрација за управување со јавниот превоз во Шабац
- Недоволна искористеност на постоечките железнички ресурси во Шабац
- Недоволна искористеност на постоечките водни патишта во Шабац
- Постоечките велосипедски патеки не се добро поврзани во Шабац
- Недостигна планови за ОУМ или каква било друга стратегија за развој на одржлива урбана мобилност во Шабац.

МОЖНОСТИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Најдобри начини за подобрување на Одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ се:

НАЦИОНАЛНО НИВО

- Поддржување на инвестиции во транспортниот сектор насочени кон ОУМ
- Развој и спроведување на националното законодавство за ОУМ
- Подобрување на транспортната инфраструктура
- Создавање позитивни услови за е-мобилност
- Воведување образовни шеми за ОУМ за различни целни групи (носители на одлуки, урбанистичко планирање, државни службеници, итн.)
- Стимулации за еко-авто школи (намалени даноци, итн.)
- Постојана финансиска и техничка поддршка за пилот-проекти за ОУМ
- Промовирање на придобивките од спроведувањето мерки за ЕЕ
- Составување национални стратегии за ОУМ и национални ПОУМ – воспоставување национални насоки за подготовка на ПОУМ
- Воведување построги прописи за староста на возилата и исполнување одредени

критериуми во однос на емисиите на гасови и вревата

- Основање национални агенции за ОУМ во земјите од ЈИЕ
- Постојана национална поддршка за општините при планирање и реализирање проекти за ОУМ
- Интегриран пристап за ОУМ со вклучување на мултидисциплински професии (сообраќајни инженери, архитекти, градежни инженери, електроинженери, урбанисти, социолози, инженери по ИКТ, итн.)
- Приклучување кон различни иницијативи на ЕУ за ОУМ и програми на национално ниво (Поглавје 2)
- Обезбедување поволна деловна средина за инвестирање во мерките за ОУМ
- Успешно транспонирање на стратегиите и директивите на ЕУ во националното законодавство во земјите од ЈИЕ (Поглавје 1)
- Вклучување на концептот за ПОУМ во соодветните национални политики
- Воспоставување и успешно работење на Фондови за заштита на животната средина и за енергетска ефикасност во земјите од ЈИЕ
- Развивање поширока соработка со меѓународни организации, банки, донатори и бизнис секторот во делокругот на ОУМ на национално ниво (Поглавје 10)
- Користење технички оптимални и финансиски изводливи проекти за ОУМ
- Продолжување со реформите во транспортниот сектор на поефикасни начини
- Утврдување расположливи финансиски средства за развој на ОУМ во земјите од ЈИЕ
- Постојана примена на расположливи меѓународни фондови и фондови од ЕУ (поглавје 12)
- Подигнување на свеста на сите засегнати страни (општински управи, државна администрација, НВО, граѓани, итн.) за важноста на ОУМ за одржлив развој на земјите од ЈИЕ
- Систематско градење на капацитетите на државните органи
- Обезбедување финансиска и логистичка поддршка за државните органи за спроведување проекти за ОУМ
- Постојани активности за образование и подигнување на свеста со фокус на целите за интегрирање на родовиот аспект
- Спроведување национални кампањи за подигнување на свеста за ОУМ наменети за општата популација преку различни канали на комуникација (на пр. ТВ реклами, големи постери, решенија на дигитални прикази, итн.)
- Промовирање на јавниот превоз како одржлив начин на транспорт
- Напредок во родовата еднаквост на национално ниво.

ОПШТИНСКО (ГРАДСКО) НИВО

- Развој, спроведување и следење на ПОУМ
- Системско градење на капацитетите на општинската администрација – воспоставување одделенија за ОУМ (Поглавје 9)
- Инкорпорирање на ПОУМ во Општите урбанистички планови – поврзување на транспортното и урбанистичкото планирање
- Подобрување на јавниот превоз во градовите (еколошки возила, постојан возен ред, добра опфатеност и поврзаност, интегрирани билети, билети по намалена цена итн.)
- Воспоставување зони без возила во градовите – Улицы за луѓето, не за возилата!
- Ограничен пристап за возила во централните подрачја на градовите
- Заштита на историските делови на градовите
- Воспоставување решенија за дигитални изложби за промовирање на ОУМ
- Инсталирање станици за напојување на е-возила
- Зголемување на наплатата за паркинг во градовите
- Постојани кампањи за подигнување на свеста во кои ќе се поврзува сообраќајот и возилата со загадувањето на воздухот, лошиот квалитет на воздухот, болестите и генерално нискиот квалитет на живот
- Приклучување како партнери (членови) кон Партнерството MobiliseYourCity (потребно е да се достави апликација)
- Приклучување кон Пактот на градоначалниците за климатски и енергетски иницијативи
- Приклучување кон различни иницијативи и програми на ЕУ за ОУМ (Поглавје 2)
- Развивање поширока соработка со меѓународни организации, банки, донатори и бизнис секторот во делокругот на ОУМ на локално ниво (Поглавје 10)
- Утврдување расположливи финансиски средства за развој на ОУМ на општинско ниво
- Постојано аплицирање за расположливи меѓународни фондови и фондови од ЕУ (поглавје 12)
- Интегриран пристап за ОУМ со вклучување на мултидисциплински професии (сообраќајни инженери, архитекти, градежни инженери, електроинженери, урбанисти, социолози, инженери по ИКТ, итн.)
- Напредок во родовата еднаквост на општинско ниво
- Обезбедување поволна деловна средина за инвестирање во мерки за ОУМ
- Редовно учество во Европската недела за мобилност
- Обезбедување финансиска и логистичка поддршка за општините за спроведување проекти за ОУМ

- Утврдување расположливи финансиски средства за спроведување проекти за ОУМ на општинско ниво
- Воспоставување иновативни финансиски средства (на пр. финансирање од пошироката јавност, јавно-приватно партнерство, итн.) за спроведување на општинските проекти за ОУМ
- Постојани активности за едукација и подигнување на свеста со фокус на целите за воспоставување родова еднаквост
- Промовирање на велосипедизмот како енергетски најсоодветен начин на превоз
- Промовирање на јавниот превоз како брз и безбеден начин на транспорт
- Охрабрување на граѓаните да го користат јавниот превоз (интегрирани билети, области за паркирање и јавен превоз итн.)
- Постојано организирање активности и дејства со цел да се промени начинот на размислување на луѓето за возилата како статусен симбол
- Охрабрување и поддршка за размена на знаења и искуства меѓу градовите (да се спречи повторно откривање на топла вода)
- Поддржување студиски посети и размена на знаење и искуства со градови насочени кон ОУМ (на пр. Фрајбург, Лион, итн.)
- Поттикнување на твининзи меѓу градови на ЕУ и градови од ЈИЕ.

ТРАНСПОРТНИ СТРАТЕГИИ И ЗАКОНОДАВСТВО ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Општо земено, ситуацијата во однос на транспортните стратегии и законодавството е различна во секоја земја од ЈИЕ. Подолу се дадени табелите со списоци на законодавни документи, официјални интернет-страници и краток опис за секоја земја од ЈИЕ.

Табела 1: Транспортни стратегии и законодавство во Албанија

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|------------------------------|---|
| Национална стратегија за безбедност на патиштата за Република Албанија (2011-2020) | Не е достапно | Целта е да се намалат жртвите на долг рок за 50% во согласност со целите на ЕУ и SEETO. |
| Закон за патниот кодекс на Република Албанија, бр. 8387 (21.07.1998.) | Не е достапно | Нормите и актите за примената на овој Кодекс се водени од принципот на безбедност на движењето на патот, следејќи ги целите за рационално движење, заштита на животната средина и заштеда на енергија. |
| Закон за безбедност на тунели на патот бр.158 / 213, (10.10.2013) | Не е достапно | Овој закон има цел да ја подобри безбедноста во тунелите на патот. |
| Закон за превоз во патниот сообраќај, бр.8308 (18/03/1998) | Не е достапно | Овој закон ги регулира условите за прием во дејноста на националниот и меѓународниот превозник на стоки и патници. |
| Одлука на Владата за регулирање на превозот на стоки, бр. 325 | Не е достапно | Одлуката 325 ги регулира критериумите за квалитетот на возилата. |
| Одлука на Владата за контрола на патниот сообраќај, бр. 1243 | Не е достапно | Не е достапно |
| Закон за транспорт на опасни материји, бр. 118, (13.12.2012) | Не е достапно | Овој закон има цел да ја подобри безбедноста при патниот и железничкиот транспорт на опасни материји, преку поставување постапки според кои ќе се извршува патниот и железничкиот транспорт на опасни материји. |

Табела 2: Транспортни стратегии и законодавство на државно ниво на Босна и Херцеговина

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|---|---|
| Рамковна транспортна политика на Босна и Херцеговина за периодот 2015-2030 година | http://www.mkt.gov.ba/ | Рамковната транспортна политика на Босна и Херцеговина за периодот 2015-2030 година е рамка и основен документ кој ќе доведе до развој на стратегии, регулативи, програми, планови и други акти со цел унапредување и развој на транспортниот сектор на ниво на Босна и Херцеговина, нејзините ентитети и округот Брчко во согласност со Уставот на БиХ. |
| Рамковна транспортна стратегија на Босна и Херцеговина за периодот 2016-2030 година | http://www.mkt.gov.ba/ | Рамковната транспортна стратегија на БиХ е плански документ за транспортната и инфраструктурната мрежа во Босна и Херцеговина и содржи структурни предлози за развој на транспортниот сектор и програмите за јакнење на капацитетите за усогласување со долгорочните цели и стратешките документи на Европската унија во областа на транспортот. Рамковната транспортна стратегија се заснова на секторските стратешки документи како на ентитетите, така и на округот Брчко. |
| Закон за меѓународен и меѓуентитетски превоз во патниот сообраќај (Сл. весник 1/02 и Сл. весник 14/03) | http://www.granpol.gov.ba/ | Со овој закон се уредува начинот и условите за превоз на патници и стоки со возила во меѓународен и меѓуентитетски превоз во патниот сообраќај, транспортот на големи стоки, инспекцијата, царинската контрола и обврската за плаќање такси за користење на патишта. Ова се првите вакви измени и дополнувања на Законот од 2003 година. Во овој закон спаѓаат и решенијата за прашањата на нелегален превоз на патници во меѓународни транспортни операции, со оглед на тешкотиите со кои се соочуваат органите надлежни за инспекциски работи во однос на докажувањето на прекршоците и иницирањето соодветни постапки. Овој закон, исто така, има цел да го усогласи законодавството на БиХ со законодавството на ЕУ во областа на превоз на патници и стоки. Понатаму, делумно го регулира јавниот превоз во Сараево и неговата околина, бидејќи транспортот меѓу Сараево и Источно Сараево се третира како меѓуентитетски транспорт. |
| Закон за основите на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Босна и Херцеговина (Сл. весник 06/06 - Сл. весник 9/18) | http://www.mkt.gov.ba/ | Овој закон содржи одредби за сите учесници во патниот сообраќај, вклучувајќи ги и велосипедистите. Особено е интересно што на почетокот на спроведувањето (2007 г.) задолжителна беше употребата на заштитни велосипедски шлемови за велосипедисти и лица на велосипеди, но со измените на овој закон од 2017 година, оваа обврска беше укината. Така што, од 2017 година велосипедистот не е обврзан да носи заштитен шлем. |

Табела 3: Транспортни стратегии и законодавство на Федерацијата Босна и Херцеговина

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|---|---|--|
| Транспортна стратегија на Федерацијата Босна и Херцеговина за периодот 2016-2030 година | http://www.parlamentfbih.gov.ba/ | Суштинскиот дел од Транспортната стратегија содржи цели и активности чија комбинација ја претставуваат стратешката визија на ентитетскиот транспортен систем на ФБиХ до 2030 година. Посебни цели се дадени за различните видови сообраќај во ФБиХ (патен, железнички, воден и воздушен), и се засноваат на приоритетите на транспортната политика на ФБиХ. Транспортната стратегија на ФБиХ опфаќа краткорочни (2016-2020), среднорочни (2021-2025) и долгорочни (2026-2030) активности кои треба да се спроведат за да се постигнат конкретните цели за секој аспект на сообраќајот. |
| Закон за превоз во патниот сообраќај на Федерацијата Босна и Херцеговина (Сл. весник 28/06 и Сл. весник 2/10) | https://propisi.ks.gov.ba/ | Со овој закон се уредуваат: условите и начинот на вршење на дејноста превоз на лица и товар со моторни, приклучни и влечени возила во превозот во патниот сообраќај (во понатамошниот текст: превоз во патниот сообраќај); работата на станицата за технички преглед на територијата на Федерацијата Босна и Херцеговина; активноста на патниците во јавниот превоз и товарот во линиски и вонлиниски превоз во патниот сообраќај; превоз за сопствена употреба; инспекциски надзор; казнени одредби и преодни и завршни одредби. |
| Закон за патишта на Федерацијата Босна и Херцеговина (Сл. весник 12/10, Сл. весник 16/10 и Сл. весник 66/13) | http://www.fbihvlada.gov.ba/ | Со овој закон се уредува класификацијата на јавните патишта, управувањето со патиштата и правниот статус на планирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето, склучувањето договори и доделувањето работи, заштитата на патиштата, условите за сообраќај на патиштата, концесијата за патиштата, финансирањето на патиштата, административниот надзор над спроведувањето на законот, казните и други значајни работи за Федерацијата Босна и Херцеговина во врска со патиштата. |

Табела 4: Транспортни стратегии и законодавство во Република Српска

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|---|---|--|
| Закон за превоз во патниот сообраќај во Република Српска (Сл. весник 47/17) | http://putevirs.com/ | Со овој закон се уредуваат условите за превоз на лица и стоки во патниот сообраќај како јавниот и патничкиот транспорт, начините на транспорт, регистрирањето возни линии, работењето на автобуските станици и терминалите во градските и приградските населби, работењето на станиците за технички преглед и инспекцискиот надзор на територијата на Република Српска. |
| Закон за јавни патишта во Република Српска (Сл. весник 89/13) | http://putevirs.com/ | Со овој закон се уредуваат: правниот статус на управувањето со патиштата; начинот на користење на јавните и некатегоризираните патишта; управувањето, финансирањето, планирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на патиштата; концесиите на јавните патишта; реализацијата на јавно-приватно партнерство и надзорот над спроведувањето на законот. |
| Закон за безбедност во сообраќајот на патиштата на Република Српска (Сл. весник 63/11) | http://www.mup.vladars.net/ | Со овој закон се уредува управувањето со безбедноста во сообраќајот, основањето, работењето и надлежностите на Советот за безбедност во сообраќајот и Агенцијата за безбедност во сообраќајот на Република Српска, изготвувањето на стратешки документи, финансирањето и следењето на безбедноста во сообраќајот, сообраќајната сигнализација и опремата за патишта, независните ревизорски постапки за проекти за изградба на јавни патишта и независните ревизии на постојните јавни патишта во смисла на безбедност и лиценцирање, идентификацијата и санацијата на опасни места на патиштата, деталната анализа на сообраќајни несреќи, сообраќајните правила, посебните безбедносни мерки, одговорноста за сообраќајните несреќи, организирањето спортски и други настани на патиштата, техничкиот преглед на возилата, надзорот и казнените одредби. |
| Закон за транспорт на опасни материји | http://www.mup.vladars.net/ | Со овој закон се уредуваат условите за транспорт на опасни материји во одредени гранки на сообраќајот, правата и обврските на лицата вклучени во транспортот, условите за пакување и возилата, издавањето дозволи, условите за назначување советници за безбедност, способноста и условите за обука на лица кои учествуваат во транспортот, надлежноста на министерствата во врска со ваквиот транспорт во Република Српска и надзорот над спроведувањето на овој закон. |
| Правилник за начинот на вршење контрола и непосредно регулирање на сообраќајот на патиштата (Сл. весник 122/11) | http://www.mup.vladars.net/ | Овој правилник ги пропишува постапките за полициските службеници за контрола на патниот сообраќај и за непосредно регулирање на сообраќајот на патиштата, како и други работи поврзани со сообраќајот во надлежност на Министерството за внатрешни работи на Република Српска. |

Табела 5: Транспортни стратегии и законодавство во Косово

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|---|---|
| Стратегија за безбедност на патиштата и Акциски план за Косово | http://mi-ks.net/ | <p>Стратегијата за безбедност на патиштата и Акцискиот план, изготвени во 2015 година, имаат главна цел значително да ја подобрат безбедноста на патиштата во Косово.</p> <p>Главните елементи на Стратегијата се:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Испитување и основна анализа • Стратегија за безбедност на патиштата 2016-2020 • Акциски план за безбедност на патиштата • Спроведување |
| Секторска стратегија и мултимодален транспорт 2015-2025 и Акциски план за 5 години | http://www.kryemistri-ks.net/ | <p>Стратегијата и Акцискиот план беа изготвени како дел од проектот SEETO:Поддршка при спроведувањето на Договорот за транспортна заедница EUTCA во 2015 година, со цел да се дефинира долгорочниот развој на транспортниот сектор на Косово до 2025 година.</p> <p>Петте стратешки цели се следниве:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1: Интеграција во паневропските коридори 2: Подобрување на квалитетот на услугите 3: Подобрување на безбедноста во сообраќајот 4: Соработка со меѓународни организации 5: Спроведување на функционална структура. |
| Закон бр.05/L-088 за одредби за патниот сообраќај | http://www.kuvend-ikosoves.org | <p>Целтанаовојзаконедагиутврдиосновнитеправилана однесување и постапување за корисниците и другите субјекти во патниот сообраќај, главните потребни услови за патиштата во поглед на безбедноста во сообраќајот, системското сигнализирање на сообраќајот-патиштата, дејствијата на овластените службени лица, процедурите во случај на сообраќајни незгоди, обуката за нови возачи и администрирањето возачки испити, возилата:Опремата и алатите што треба да ги има секое возило, дозволената големина и тежина на возилото и осното оптоварување, како и стандардите што возилата мора да ги исполнат во сообраќајот.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| Закон бр.02/L-70 за безбедност во сообраќајот на патиштата | http://www.assembly-kosova.org | Овој закон ги дефинира прописите и условите со цел зголемување на безбедноста во сообраќајот на патиштата во Косово. |
| Закон бр.05/L-064 за возачка дозвола | http://mi-ks.net/ | Целта на овој закон е да ги дефинира условите и критериумите за добивање возачка дозвола, за лиценцирање автошколи, за професионални предавачи, за инструктори на возачи, за испитувачи, за обука на кандидати за возачи, за полагање испит за возачка дозвола, за програми за обука за обучувачи од областа на возачката дозвола, за периодична обука за професионални возачи кои возат транспортни возила за стоки и патници, за услови за стекнување право за возење возило, за категории на возила, за здравствени услови, постапки за аплицирање, за добивање, проширување и менување возачки дозволи, како и други поврзани прашања. |
| Закон бр.04/L-179 за превоз во патниот сообраќај | https://www.kuven-dikosoves.org | Овој закон го регулира и развива секторот за превоз во патниот сообраќај на патници и стоки, отворениот и недискриминаторски пристап до пазарот, обезбедувањето услуги на пазарот на превозот во патниот сообраќај на патници и стока, како и воспоставувањето режим на возење и одмор. |

Табела 6: Транспортни стратегии и законодавство во Македонија

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|--|---|
| <p>Национална транспортна стратегија за периодот 2007-2017</p> | <p>http://www.seetoint.org/</p> | <p>Главните цели на Стратегијата се:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Унапредување на економскиот раст преку изградба, подобрување, управување и одржување на транспортните услуги, инфраструктурата и мрежите за максимално да се зголеми нивната ефикасност • Промовирање интегрирана и меѓусебно поврзана транспортна мрежа со која се воспоставува ефективна услуга за корисниците во Република Македонија • Унапредување на социјалната инклузија преку поврзување оддалечени и обесправени заедници и зголемување на пристапноста на транспортната мрежа • Заштита на животната средина и подобрување на здравјето преку градење и инвестирање во јавниот превоз и други видови ефикасен и одржлив транспорт кој ги минимизира емисиите и потрошувачката на ресурси и енергија • Подобрување на безбедноста преку намалување на несреќите и подобрување на личната безбедност на пешаците, велосипедистите, возачите, патниците и персоналот • Подобрување на интеграцијата, со тоа што ќе се олесни планирањето на патувањето и обезбедувањето билети и ќе се работи за да се обезбеди непречена врска помеѓу различните форми на транспорт. |

| | | |
|---|---|---|
| Закон за јавните патишта | http://www.mtc.gov.mk/ | Со овој закон се уредуваат условите и начинот на изградба, реконструкција, одржување, заштита, користење, управување и финансирање на јавните патишта, како и надзорот над спроведувањето на овој закон. Меѓу најважните прашања, законот ги регулира: категориите на патишта; надлежностите; изворите на финансирање и распределбата на средствата помеѓу субјектите одговорни за патната мрежа; усвојувањето на среднорочни и годишни програми за изградба, реконструкција и одржување на патиштата и надлежностите за доделување концесии. |
| Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата | http://www.mtc.gov.mk/ | Со овој закон се утврдуваат условите што треба да ги исполнуваат возилата ангажирани во превозот во патниот сообраќај, како и уредите и опремата што треба да се обезбедат во возилата, димензиите, вкупната маса и осна тежина на возилата, условите за добивање возачка дозвола и образецот и пријавата за возачка дозвола, верификацијата и техничката контрола на возилата, регистрацијата на возилото и пријавата за сообраќајна дозвола итн. |
| Закон за превоз во патниот сообраќај | http://www.mtc.gov.mk/ | Со овој закон се уредуваат условите и начинот на кој се врши транспорт на патници и стоки, како во внатрешниот така и во меѓународниот патен сообраќај. Тој ги пропишува условите за професионална компетентност и финансиска стабилност, некои од условите за пристап до професијата превозник, како и условите и постапките за стекнување дозвола за вршење превоз во патниот сообраќај на патници и стоки. Донесени се неколку подзаконски акти кои произлегуваат од Законот за превоз во патниот сообраќај. |

Табела 7: Транспортни стратегии и законодавство во Црна Гора

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|---|--|
| Стратегија за транспортен развој (прифатена на 30 ноември 2010 година) | http://www.min-saob.gov.me/ | Стратегијата дава насоки за тоа како да се искористат потенцијалите на геостратешката положба на Црна Гора за транзитен сообраќај и како да се усогласат странските директни инвестиции со јавниот интерес, во однос на економската оправданост и влијанието врз животната средина. Основните цели на стратешкиот развој на транспортниот систем на Црна Гора се следните: 1. Подобрување на безбедноста и сигурноста, со цел спасување човечки животи, материјални вредности и зачувување на државните ресурси. 2. Интеграција во Европската унија преку поврзување со TEN-T и подобрување на конкурентноста на националната транспортна економија 3. Подобрување на квалитетот на транспортните услуги 4. Стимулирање на економскиот раст преку поефикасен и поевтин транспорт; 5. Минимизирање на негативните влијанија на транспортниот развој и сообраќајната инфраструктура врз животната средина и општеството во целина |
| Национална стратегија за развој и одржување на патишта (прифатена на 23 април 2010 година) | http://www.min-saob.gov.me/ | Стратегијата за развој и одржување на државните патишта е стратешки документ чие донесување е предвидено со Законот за патишта (Службен весник на Република Црна Гора бр. 42/04), кој ги поставува целите и основните задачи за развој и одржување на државните патишта за период од 10 години. Утврдените развојни цели во областа на патната инфраструктура во Црна Гора ќе бидат земени предвид во следниот плански период од 2008 до 2018 година. |
| Закон за патишта (Сл. весник 42/2004, Сл. весник 21/2009, Сл. весник 54/2009, Сл. весник 40/2010, Сл. весник 36/2011 и Сл. весник 40/2011) | http://www.para-graf.me/ | Законот за патишта го регулира правниот статус, развојот, одржувањето, заштитата, управувањето и финансирањето на јавните патишта. |
| Закон за превоз во патниот сообраќај | http://www.para-graf.me/ | Со овој закон се пропишани условите и начинот на вршење на дејноста јавен превоз на патници и стока во патниот сообраќај, обезбедување автобуски и карго услуги, превоз за сопствени потреби и други работи од значење за јавниот превоз во патниот сообраќај. |

| | | |
|--|--|--|
| <p>Национална стратегија за одржлив развој на Црна Гора до 2030 година</p> | <p>http://www.mrt.gov.me/odrzivi/</p> | <p>НСОР е колективна, хоризонтална и долгорочна развојна стратегија на Црна Гора која се однесува не само на животната средина и економијата, туку и на незаменливите човечки ресурси и вредниот општествен капитал кои треба да обезбедат просперитетен развој.</p> <p>НСОР е колективна, хоризонтална и долгорочна развојна стратегија на Црна Гора која се однесува не само на животната средина и економијата, туку и на незаменливите човечки ресурси и вредниот општествен капитал кои треба да обезбедат просперитетен развој.</p> <p>Во согласност со европските политики кои се однесуваат на одржлива урбана мобилност, градовите треба да обезбедат мултимодален сообраќаен систем и да се справат со интермодалните интеграции како главна компонента на секоја стратегија за урбана мобилност во согласност со политиките за одржлив развој. Наведените мерки треба да бидат приоритети и во Црна Гора, во контекст на постигнување на целите за ефикасно искористување на ресурси, како и значително намалување на загадувањето на воздухот и подобрување на квалитетот на животот на граѓаните и квалитетот на туристичката понуда. Ова пред сè подразбира ефикасен јавен превоз со кој значително би се намалила употребата на возила во градовите, а со тоа би се намалил и метежот, особено во крајбрежните области за време на туристичката сезона (Котор, Будва). Потребни се значителни олеснувања за побрзо воведување возила со ниски емисии и нови технологии/ алтернативни горива, подобра контрола на квалитетот на горивото, промоција на еколошки начини на превоз и примена на инструменти кои негативните влијанија на сообраќајот врз животната средина ги доведуваат до најниско ниво можно ниво (вклучувајќи ги стандардите, оцените на влијанието, економските инструменти и друго).</p> |
| <p>Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата (Сл. весник 33/2012 и Сл. весник 58/2014)</p> | <p>http://www.paragraf.me/</p> | <p>Овој закон ги дефинира правилата на сообраќајот на патиштата, обврските на учесниците и другите субјекти во сообраќајот, сообраќајните ограничувања, сообраќајните сигнали, знаци и наредби кои учесниците во сообраќајот мора да ги почитуваат, условите што треба да ги исполнат возачите кои возат возила, услови што треба да ги исполнат возилата, посебните мерки што треба да се преземат во сообраќајот и други правила и мерки за да се осигури безбедноста на сообраќајот на патиштата.</p> |

Табела 8: Транспортни стратегии и законодавство во Србија

| Законодавен документ | Официјална интернет-страница | Краток опис |
|--|---|--|
| Стратегија за развој на железничкиот, патниот, водниот, воздушниот и интермодалниот транспорт во Република Србија од 2008 до 2015 година | http://www.putevi-srbije.rs/ | Оваа Стратегија е рамковен документ за транспортната политика на Република Србија во кој пристапувањето во ЕУ претставува клучна цел. Стратегијата се заснова на Белата книга на ЕУ за транспорт: планза единствен европски транспортен простор - кон конкурентен и ефикасен транспортен систем од 2011 година. Според Министерството за транспорт, градежништво и инфраструктура, се планира нова стратегија за 2016-2026 година, која треба да ги земе предвид иницијативите од Белата книга на ЕУ за 2011 година и повеќе да се фокусира на прашањата поврзани со урбаната мобилност. |
| Стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата на Република Србија за периодот 2015-2020 година | http://www.mgsi.gov.rs/ | Оваа Стратегија дава врвна безбедност во сообраќајот, цели и активности за нејзино подобрување, како и Упатства за најбрзиот и најлесниот начин да се стигне од постојната до саканата ситуација. |
| Закон за патнички превоз во патниот сообраќај | http://www.mgsi.gov.rs/ | Со овој закон се уредуваат условите и начинот на вршење јавен превоз на патници и превоз на лица за сопствени потреби во патниот сообраќај во внатрешниот и меѓународниот транспорт, обезбедувањетомобилни услуги на автобуските станици и инспекциски надзор. |
| Закон за товарен превоз во патниот сообраќај (Сл. весник 68/2015) | https://www.paragraf.rs/ | Со овој закон се уредуваат условите и начинот на вршење на јавниот товарен превоз и товарниот превоз за сопствени потреби во внатрешниот патен сообраќај, јавниот товарен превоз и товарниот превоз за сопствени потреби во меѓународниот патен сообраќај и инспекцискиот надзор. |
| Закон за безбедност на патиштата | http://www.mgsi.gov.rs/ | Со овој закон се уредуваат правилата на однесување на сите учесници во сообраќајот, ограничувањата во сообраќајот, сообраќајните знаци и наредби, правилата за издавање возачки дозволи, техничките стандарди за возилата итн. |
| Закон за јавни патишта | http://www.mgsi.gov.rs/ | Законот го уредува правниот статус на јавните патишта, вклучувајќи ја сопственоста, управувањето и одржувањето, инспекцијата, како и финансирањето на овие активности. |
| Правилник за сообраќајни знаци (Сл. весник 85/2017) | http://www.putevi-srbije.rs/ | Овој правилник ги дефинира видовите, значењата, формите, боите, димензиите и материјалите за сообраќајните знаци и правила за сообраќајна сигнализација на патиштата. |

ЈАКНЕЊЕ НА КАПАЦИТЕТИТЕ ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ

Решенијата за одржлива урбана мобилност се достапни и тествани колку што е тоа потребно, но има недостаток на неопходни капацитети на сите нивоа на управата од национално до општинско ниво за нивно развивање и спроведување на отворен и инклузивен начин.

Еден од важните предуслови за развој на одржлива енергетска мобилност во земјите од ЈИЕ е јакнење на капацитетите на 3 различни нивоа:

- Национални власти
- Здруженија на општини
- Општински власти

ЈАКНЕЊЕ НА КАПАЦИТЕТИТЕ ЗА НАЦИОНАЛНИТЕ ВЛАСТИ

Јакнењето на капацитетите за националните власти треба да се стреми кон повеќестепено управување како еден од најзначајните двигатели за развој на одржлива урбана мобилност во земјите од ЈИЕ. Иако општините, како и нивните здруженија, сè почесто иницираат активности за ОУМ, овие иницијативи во голема мера беа издвоени од рамките на националните политики, што резултираше со ограничување на расположливите ресурси за општините чија цел е поддршка на развојот на ОУМ. Решението е приод на повеќестепено управување како рамка за истражување на врските меѓу националните, регионалните и локалните политики и истражување на јакнењето на повеќестепеното, регионалното и локалното управување со цел поефективно решавање на проблемите со ОУМ.

Рамката за повеќестепено управување ја наметнува потребата од стеснување или затворање на „празнините“ во политиките помеѓу нивоата на власта преку усвојување алатки за вертикална и хоризонтална соработка. Вертикалната димензија на повеќестепеното управување препознава дека националните влади не можат ефективно да ги спроведат националните транспортни стратегии без тесна соработка со регионалните и локалните власти како двигатели на промените. Повеќестепениот пристап за управување, исто така, препознава дека општинските власти кои дејствуваат во областите на ОУМ често се „вгнездени“ во правните и институционалните рамки на повисоките нивоа. Треба да постои двонасочна врска меѓу општинските и националните мерки за ОУМ бидејќи секој може да го оспособи или ограничи другиот.

Хоризонталната димензија на повеќестепеното управување ја препознава можноста за учење, пренос на информации и соработка помеѓу општините, нивните здруженија и националните власти. Понатаму, оваа димензија е исто така поврзана со подобрувањето на координацијата помеѓу нивоата на управување со цел да се спроведат меѓуинституционални програми, како оние што се бараат во рамките на многу политики за одржлива урбана мобилност. Хоризонталните односи на поднационално ниво, исто така, можат да постојат во форма на национални и транснационални мрежи и коалиции. Хоризонталните активности на управување можат да им дадат влијание на деловните, истражувачките и еколошките невладини организации во процесот на дијалог за политиките.

Треба да се нагласи дека пристапот на повеќестепено управување во земјите од ЈИЕ е тешка и комплексна задача што бездруго нема лесно да се постигне. Бројни општини во ЈИЕ не ги поседуваат потребните професионални, административни и финансиски средства за планирање и спроведување проекти за ОУМ, а шемите за поддршка на национално ниво се недоволно развиени или незадоволителни. Од суштинско значење за повеќето општини од ЈИЕ е да ги најдат најдобрите начини за зајакнување на своите капацитети за развој на одржлива урбана мобилност. Друг важен предуслов е воспоставување концептуална рамка за повеќестепено управување за зајакнување на односите меѓу општините, нивните здруженија и националните власти, со цел да се подобри ОУМ во земјите од ЈИЕ.

ЈАКНЕЊЕ НА КАПАЦИТЕТИТЕ ЗА ЗДРУЖЕНИЈАТА НА ОПШТИНИ

Со цел да се развие одржлива урбана мобилност во земјите од Југоисточна Европа, главната задача на ЗНО е да обезбедат континуирана организациска и техничка помош на општинските администрации. Модерната ЗНО може да биде некоја консултантска компанија која има одговор на секое прашање што општината би можела да го има и може да го реши секој конкретен проблем поврзан со ОУМ, како и да даде упатства во многу краток временски рок. Треба да се истакне дека ова е тешка задача која бара јакнење на законодавните, техничките и финансиските капацитети.

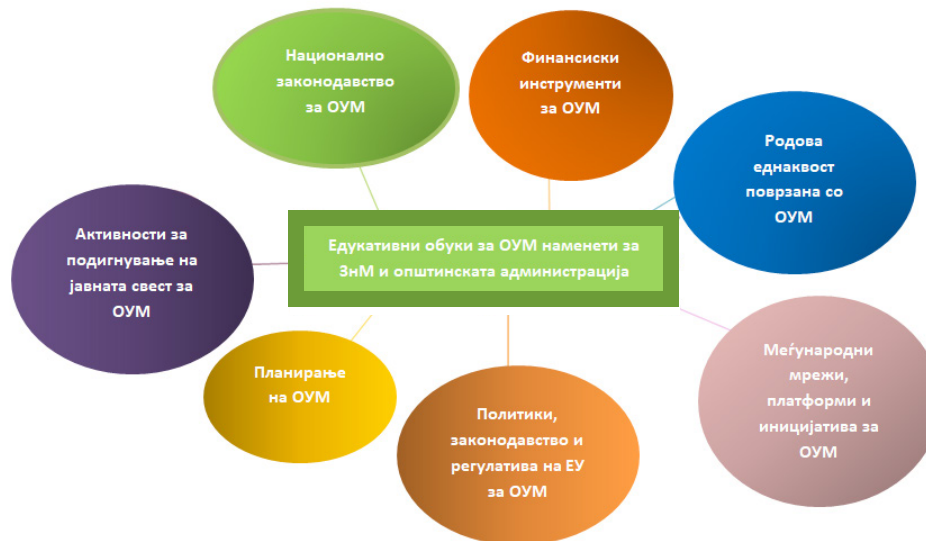
Со цел да се поддржат општините во развојот на ОУМ и исполнувањето на обврските кои произлегуваат од транспортното законодавство и регулативи, опсегот на работа на ЗНО треба да вклучува:

- Професионална поддршка за планирањето одржлива урбана мобилност на општините
- Професионална поддршка во 4 И области: Идентификација, Иницијација,

Имплементација и Инспекција на општинските проекти за ОУМ

- Поддршка при обезбедувањето национални и меѓународни механизми за финансирање на проектите за ОУМ
- Континуирано информирање и едукација за различни теми поврзани со ОУМ вклучувајќи ја и перспективата на РЕ.

Првиот чекор за воспоставување ЗНО способни за ОУМЗЈИЕ е организирање едукативни обуки за нивните вработени кои треба да ги вклучуваат темите прикажани на Слика 16. Обуките треба да бидат организирани од страна на искусни експерти за различни теми поврзани со ОУМ.



Слика 16: Едукативни обуки на тема ОУМ за ЗНО и општинската администрација

ЈАКНЕЊЕ НА КАПАЦИТЕТИТЕ ЗА ОПШТИНСКАТА АДМИНИСТРАЦИЈА

За да биде одржлива, урбаната мобилност мора да биде безбедна, чиста, достапна и прифатлива за сите, особено за припадниците на маргинализираните групи. За општините успешно да функционираат, системот на урбана мобилност мора да обезбеди пристап до социјални, економски и други можности за своите граѓани.

Може да се каже дека развојот на ОУМ бара силна, еколошки ориентирана општинска администрација заснована на ефикасна организациска структура (Слика 17) која се

состои од мултидисциплинарни експерти.

Во согласност со бројот на жители, а со тоа и бројот на вработени во општината, персоналот на Одделот за одржлива урбана мобилност треба да се назначи земајќи ја предвид родовата еднаквост (РЕ).

Главните цели на општинскиот оддел за ОУМ, вклучувајќи го и аспектот на перспективата на РЕ, треба да бидат следниве:

- Значително зголемување на безбедноста на патиштата во општината
- Развој на општината според принципите на ОУМ
- Економски развој на општината преку општо подобрување, зголемени инвестиции и нови зелени работни места во сообраќајниот сектор
- Значително намалување на потрошувачката на гориво и придружните емисии на CO₂ од сообраќајниот сектор
- Успешна трансформација на општината во еколошки одржлива општина.

За општините поголеми од 50.000 жители, многу добра идеја е формирање советодавно професионално тело засновано на принципот на родова еднаквост, кој ќе се состои од истакнати претставници на научни и образовни институции во следните области:

- Планирање одржлива урбана мобилност
- Архитектура, градежништво и просторно планирање
- Сообраќајна и комунална инфраструктура.

Што се однесува до ЗНО, образовната димензија поврзана со ОУМ е исто така од суштинско значење за општинската администрација, така што треба да се организираат едукативни обуки за ОУМ, во кои ќе бидат вклучени сите теми прикажани на Слика 16, а ќе бидат наменети за општинската администрација, првенствено за Одделот за одржлива урбана мобилност.



Слика 17: Општинска организациска структура

ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ ВО ОБЛАСТА НА ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Еден од главните предуслови за успешен развој на урбаната мобилност во земјите од Југоисточна Европа заснован на принципите на одржливост, прикладност за живеење, како и ублажување и прилагодување на климатските промени е вклучувањето на засегнатите страни и јавноста во целосниот процес на ОУМ, почнувајќи од планирањето, па сè до спроведувањето. Ова ја опфаќа идејата дека граѓаните и засегнатите страни можат да ги артикулираат своите идеи и грижи и да дадат свој придонес со креативни и иновативни решенија за транспортните проблеми. Исто така, граѓаните и засегнатите страни се охрабруваат да преземат одговорност за идеите за одржлива мобилност, транспортни политики и проекти. Во исто време, ова претставува можност градските администрации да вклучат локална експертиза и повратни информации во својата работа, со што на крајот ќе постигнат најдобар можен исход во смисла на изнаоѓање консензус. Занемарувањето на партиципативните принципи при планирањето на мобилноста не значи само дека не може да се смета за „планирање одржлива урбана мобилност“, туку и дека ја пропушта можноста да ја подигне свеста за предизвиците и решенијата на локалната урбана мобилност, за поефикасен и поефективен избор на политики, за потранспарентен процес на донесување одлуки и за намалување на јазот помеѓу граѓаните (или засегнатите страни) и политичарите.⁵

Успехот на ОУМЗЈИЕ во голема мера зависи од координираната посветеност на широк спектар на засегнати страни одговорни за нејзиното реализирање, проширувајќи ја доста подалеку од традиционалната транспортна заедница.

За да се обезбеди дека овие засегнати страни ќе ја направат потребната заложба, важно е рано да стекнат заедничко разбирање на сопствените улоги и можности.

Пристапот на заинтересираните страни на ОУМЗЈИЕ се заснова на 4 главни столба:

1. Соработка – дефинирањето на мисијата, визијата, методологијата, целите и активностите на ОУМЗЈИЕ треба да ја опфати колективната експертиза на сите заинтересирани страни
2. Вклученост – од суштинско значење е активното учество на општините, ЗНО, националните власти, невладините организации, академската заедница, сообраќајните здруженија и мрежи, компаниите за јавен превоз итн.
3. Консензус – градење заедничко разбирање и посветеност на спроведувањето на ОУМЗЈИЕ
4. Прогресивност – тековните партнерства и вмрежувањето на засегнатите страни се вистинската вредност на ОУМЗЈИЕ.

Главните предизвици за воспоставување на пристапот на засегнатите страни на ОУМЗЈИЕ

⁵ Mobil. TUM 2014 "Sustainable Mobility in Metropolitan Regions", May 19-20, 2014, Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility, Miriam Lindenau and Susanne Böhler-Baedeker

се следниве:

- Институционални бариери за учество на активните засегнати страни
- Идентификација на техники за оптимална вклученост во процесот на ОУМ, почнувајќи од планирањето, па сè до спроведувањето
- Воведување пристап за управување со транзиции
- Спроведување двонасочен процес на комуникација: одгоре-надолу и одоздола-нагоре.
- Главните засегнати страни на ОУМЗЈИЕ можат да се поделат во две главни категории:
- Влијателни меѓународни засегнати страни
- Национални засегнати страни – детален приказ на засегнатите страни на секоја од земјите на ЈИЕ е претставен во табелите подолу.
- Некои од највлијателните меѓународни засегнати страни кои можат да ја поддржат ОУМЗЈИЕ и да помогнат да ги исполни своите цели се следниве:
- Германска меѓународна соработка (ГИЗ): Отворени регионални фондови за Југоисточна Европа (GIZ – ORF EE)⁶
- Генерален директорат за мобилност и транспорт на ЕК⁷
- Генерален директорат за регионална и урбана политика на ЕК⁸
- Генерален директорат за животна средина на ЕК⁹
- Генерален директорат за енергетика на ЕК¹⁰
- Генерален директорат за преговори со соседството и проширување на ЕК (DG Near)¹¹
- Енергетска заедница¹²
- Транспортна заедница¹³
- Пакт на градоначалниците за климатски и енергетски иницијативи (CoM C&E)¹⁴
- Програма на Обединетите нации за човечки населби (ОН-Хабитат)¹⁵
- Европско партнерство за иновации за паметни градови и заедници (EIP-SCC)¹⁶
- Европска информативна служба за локален транспорт (ELTIS)
- Иницијатива за виталност и одржливост на градовите (CIVITAS)
- Национални мрежи на CIVITAS - CIVINET
- Иницијатива за трансформативна урбана мобилност (TUMI)
- Партнерство „Мобилизирај го својот град“
- Иницијатива за урбана електрична мобилност (UEMI)
- Лидери на Програмата за планирање на градскиот превоз (LUTP)

6 Повеќе информации на: <https://www.giz.de/>

7 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/info/publications/directorate-general-mobility-and-transport_en

8 Повеќе информации на: http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy

9 Повеќе информации на: <http://ec.europa.eu/dgs/environment/>

10 Повеќе информации на: http://ec.europa.eu/dgs/energy/index_en.htm

11 Повеќе информации на: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/about/directorate-general_en

12 Повеќе информации на: <https://www.energy-community.org/>

13 Повеќе информации на: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/>

14 Повеќе информации на: <https://www.covenantofmayors.eu/en/>

15 Повеќе информации на: <https://unhabitat.org/>

16 Повеќе информации на: <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

- Европска платформа за управување со мобилноста (ЕРОММ)
- Вмрежување европски градови и региони за иновативни транспортни решенија (POLIS)
- Партнерство за одржлив транспорт со ниско ниво на јаглерод (SLoCaT)
- Меѓународно здружение за јавен превоз (UITP)¹⁷
- Федерација на европски велосипедисти¹⁸
- Центар за идна мобилност МекКинси (MCFM)¹⁹
- Европски инвестициски советодавен центар (EIAH)²⁰
- Меѓународни финансиски институции: ИПЗБ, ЕБОР, KfW, Светска банка /IFC итн.
- Регионален центар за животна средина за Централна и Источна Европа (RES)²¹
- Европска мрежа за одржлив развој (ESDN)²²
- Мрежата за енергетика и транспорт на Југоисточна Европа (SEE.NET)²³
- Мрежа на здруженија на локални власти на Југоисточна Европа (NALAS)²⁴
- Европска федерација на агенции и региони за енергетика и животна средина (FEDARENE)²⁵
- Европско здружение на локални власти во енергетската транзиција - енергетски градови²⁶
- Совет на европски општини и региони (CEMR)²⁷
- Мрежа на поголеми европски градови (EUROCITIES)²⁸
- Мрежа на европски метрополски региони и области (METREX)²⁹
- Кампања за одржливи градови (ESCT кампања)³⁰
- Климатска лидерска група за градовите (C40)³¹
- Локални власти за одржливост (ICLEI)³²
- Програма за развој на Обединетите нации (UNDP)³³

Детален приказ на засегнатите страни за секоја земја на ЈИЕ и ГИЕ во целина е претставен во табелите 9-15.

17 Повеќе информации на: <http://www.uitp.org/>

18 Повеќе информации на: <https://ecf.com/>

19 Повеќе информации на: <https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/>

20 Повеќе информации на: <http://eah.eib.org/>

21 Повеќе информации на: <http://www.rec.org>

22 Повеќе информации на: <http://www.sd-network.eu>

23 Повеќе информации на: <http://www.see-net>

24 Повеќе информации на: <http://www.nalas.eu/>

25 Повеќе информации на: <http://www.fedarene.org/>

26 Повеќе информации на: <http://www.energy-cities.eu/>

27 Повеќе информации на: <http://www.ccre.org/>

28 Повеќе информации на: <http://www.eurocities.eu>

29 Повеќе информации на: <http://www.eurometrex.org/>

30 Повеќе информации на: <http://www.sustainablecities.eu/>

31 Повеќе информации на: <http://www.c40.org> <http://www.c40cities.org/>

32 Повеќе информации на: <http://www.iclei.org/>

33 Повеќе информации на: <http://www.undp.org>

Табела 9: Детален приказ на засегнатите страни во Албанија

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|--|--|--|
| Клучни засегнати страни | Министерство за финансии, општини | Компании (компани за велосипеди, Segway, итн.) | Медиуми, ААМ |
| Примарни засегнати страни | Министерство за животна средина, Организација за здравствена заштита, Министерство за инфраструктура, Канцеларии за туризам, Електродистрибуција | Продавници за автомобили, Туристички агенции, Служби за дистрибуција | Граѓани, еколошки невладини организации, универзитети |
| Секундарни засегнати страни | ОН, ЕУ + други меѓународни банки, МФИ | Градежни компании за патишта | Семејства со ниски примања, училишта, здруженија на родители, банки, МФИ |

Табела 10: Детален приказ на засегнатите страни во Босна и Херцеговина

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|---|-----------------------------|---|
| Клучни засегнати страни | Градски општини, ЗНО | Градски велосипеди, медиуми | Giro di Sarajevo, Факултет за сообраќај - Сараево, Факултет за сообраќај - Добој, Граѓани |
| Примарни засегнати страни | GRAS – јавен превоз, Кантон Сараево, Одделение за планирање, Федерално министерство за просторно планирање, Федерално министерство за транспорт и врски, Министерство за сообраќај на РС, Министерство за просторно планирање, градежништво и животна средина на РС | | Образовни институции |
| Секундарни засегнати страни | Министерство за комуникации и транспорт на БиХ | Такси организации | |

Табела 11: Детален приказ на засегнатите страни во Косово

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|--|--|--|
| Клучни засегнати страни | Министерство за транспорт и врски, општини, ЗНО | Банки, медиуми | |
| Примарни засегнати страни | Јавни превозници, јавни претпријатија, Министерство за економија | Градежни компании за патишта, Комора на архитекти и инженери | Граѓани, еколошки невладини организации |
| Секундарни засегнати страни | Министерство за одржлив развој и туризам, академската заедница | Приватни компании за превоз, Такси здруженија | Младинска иницијатива за човекови права (YINR) |

Табела 12: Детален приказ на засегнатите страни во Македонија

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|--|---|--|
| Клучни засегнати страни | Град Скопје, 10 подоштини во Скопје, Министерство за внатрешни работи, Министерство за транспорт и врски | | |
| Примарни засегнати страни | Јавни превозници, јавни претпријатија (ЈСП, Патишта и улици, Паркинг), Министерство за животна средина, Државен завод за статистика, Агенција за просторно планирање | Комора на инженери и архитекти, приватни компании за превоз, Такси, медиуми | ЗЕЛС, НВО (Екосвест, На точак, ВелоЕвропа), Комора на инженери и архитекти |
| Секундарни засегнати страни | Основни училишта, средни училишта, детски градинки, универзитети и факултети | Приватни универзитети, приватни компании со седиште во Скопје | Граѓани |

Табела 13: Детален приказ на засегнатите страни во Црна Гора

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|---------------------------|---|---|---|
| Клучни засегнати страни | Министерство за транспорт и поморски работи, Секретаријати на градот, МОНСТАТ, Агенција за развој на градот, Комунални услуги на градот, Компанија „Одржување на патиштата“ | Претпријатија за превоз | Граѓани |
| Примарни засегнати страни | РТЦГ, Дирекција за транспорт, Градско зеленило, Министерство за внатрешни работи, ПР канцеларија на градот Подгорица | Медиуми (777, ТВ Прва, Вијести, Пинк), Такси здруженија, Јавни превозници | Центар за одржлив развој, НВО „Prona“, НВО „Biciklo.me“ |

| | | | |
|-----------------------------|--|---|--|
| Секундарни засегнати страни | Канцеларија за набавки на градот Подгорица, Министерство за здравство, Универзитет, Министерство за одржлив развој | Југопетрол, Црна Гора Петрол, Автомото здружение, компании за развој на проекти за истражување и развој, градежни компании за патишта | Здруженија на НВО „Green Home“, „Ozon“ |
|-----------------------------|--|---|--|

Табела 14: Детален приказ на засегнатите страни во Србија

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|---|---|--|
| Клучни засегнати страни | Министерство за рударство и енергетика, Министерство за заштита на животната средина, Министерство за градежништво, транспорт и инфраструктура, Градска власт, | | SK GO, невладини организации и здруженија за велосипедисти |
| Примарни засегнати страни | Секретаријат за заштита на животната средина, Секретаријат за урбанизација, Секретаријат за комунални услуги, Секретаријат за образование, Градски институт за јавно здравје, Агенција за сообраќај на градот, Секретар за здравство, | Градежен факултет, Факултет за сообраќај и транспорт, Институти | Еколошки ГО |
| Секундарни засегнати страни | Стопанска комора на Србија, Стопанска комора Белград, Паркинг служба, РХМЗ, | Туристички агенции, такси здруженија, градежни компании за патишта, медиуми | |

Табела 15: Детален приказ на засегнатите страни во земјите на ЈИЕ во целина

| | Јавен сектор | Приватен сектор | ГО |
|-----------------------------|---|---|---|
| Клучни засегнати страни | Енергетска заедница, Транспортна заедница, Совет за регионална соработка, Банки за развој, ЕБОР регионално, Светска банка | Телекомуникациски компании, комерцијални банки, паметни фондови | „SEE Change Net“, „PDI Network“, NALAS |
| Примарни засегнати страни | Пакт на градоначалници, DG ENV, DG Clima, DG Move, DG NEAR, SIDA (SAS), JRC, UCLG (CCRE) | Меѓународни компании за консалтинг, добавувачи / производители на трамваи, добавувачи / производители на автобуси | „Connective Cities“, „Friends of the Earth“ |
| Секундарни засегнати страни | SIDA (SECO), Членови на Делегации на Европскиот парламент | EU CAR, добавувачи / производители на автомобили | Европска климатска фондација |

КАМПАЊИ ЗА ПОДИГНУВАЊЕ НА ЈАВНАТА СВЕСТ ЗА ОДРЖЛИВАТА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Развојот на одржливата урбана мобилност во земјите од ЈИЕ во голема мера зависи од воспоставувањето канали за комуникација и континуирани активности за информирање / едукација за зголемување на јавната свест (Слика 18).



Слика 18: Цели за јавната свест во ОУМЗЈИЕ

Дванаесет златни правила за успешна кампања за подигнување на јавната свест за ОУМ:

1. Онлајн кампањата треба да биде добро избалансирана во однос на квалитетот, трошоците и времето!
2. Користете повеќе од еден канал за комуникација!
3. Наведете ја врската до информативниот портал за ОУМ на официјалните општински веб-страници!
4. Исправете ги постојните митови/легенди, дезинформации за различните аспекти на ОУМ!
5. Вклучете информации за ОУМ во која било друга релевантна тековна кампања за подигнување на јавната свест!
6. Јасно објаснете ги термините и дефинициите – избегнувајте технички јазик!

7. Медиумите се моќен промотор!
8. Побарајте повратна информација барем во форма на „лајк» и „споделување“!
9. Бидете свесни за принципот на родова еднаквост и спроведувајте го секогаш кога е потребно, вклучувајќи ја и секоја можност за подигнување на свеста за РЕ во рамките на ОУМ!
10. Обидете се да ја трансформирате кампањата од „Дајте им на луѓето информации“ во „Луѓето бараат информации“!
11. Луѓето сакаат да го тестираат своето знаење – организирајте квиз-дуели!
12. Луѓето сакаат да ги тестираат своите вештини – организирајте трки и натпревари!

Европската недела на мобилност (EMW)³⁴ е кампања за подигнување на свеста за одржливата урбана мобилност во Европа, која ја има својата кулминација на „Денот без автомобили“. Организирана од Генералниот директорат за мобилност и транспорт на Европската комисија, таа има цел да ја олесни промената во однесувањето преку промовирање паметна, чиста и интелигентна урбана мобилност. Од 2002 година, кампањата се одржува од 16 до 22 септември, но во текот на целата година, јавните и приватните организатори на локално ниво се вклучени во различни активности за мобилност. EUROCITIES е лидер на проектот во конзорциум кој исто така ја вклучува и Агенцијата за комуникации ICF Mostra, Локалните власти за одржливост (ICLEI), Вмрежувањето на европските градови и региони за иновативни транспортни решенија (POLIS) и Регионалниот центар за животна средина за Централна и Источна Европа (REC). Кампањата EMW е бездруго најсилната кампања за подигање на јавната свест за ОУМ во Европа и одлично е што градовите на ЈИЕ го препознаваат нејзиното значење и ѝ се придружуваат (Слика 19).

34 Повеќе информации на: <http://www.mobilityweek.eu/>

| Европска недела на мобилност 2017 | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|
| АЛБАНИЈА | БЈХ | КОСОВО | МАКЕДОНИЈА | ЦРНА ГОРА | СРБИЈА |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Делвине ■ Драч ■ Елбасан ■ Круе ■ Лушње ■ Малик ■ Малакастер ■ Мат ■ Патос ■ Поградец ■ Скадар ■ Тирана ■ Ура Вајгуроре ■ Валона | <ul style="list-style-type: none"> ■ Бања Лука ■ Грачаница ■ Требиње ■ Какањ ■ Сараево ■ Зеница | <ul style="list-style-type: none"> ■ Ѓакова ■ Пеќ ■ Приштина ■ Призрен | <ul style="list-style-type: none"> ■ Битола ■ Берово ■ Кочани ■ Куманово ■ Неготино ■ Нов Дојран ■ Охрид ■ Пехчево ■ Скопје ■ Струмица ■ Штип ■ Велес | <ul style="list-style-type: none"> ■ Будва ■ Цетиње ■ Подгорица ■ Котор ■ Никшиќ ■ Савник ■ Тиват | <ul style="list-style-type: none"> ■ Белград ■ Крушевац ■ Ниш ■ Панчево ■ Савскивенац ■ Србобран ■ Сремска Митровица ■ Свилајнац |
| 14 | 6 | 4 | 12 | 7 | 8 |
| Σ 51 Европска недела на мобилност 2017 во градовите од ЈИЕ EMW 2017 SEE Cities | | | | | |

Слика 19: Градови во ЈИЕ во рамките на EMW

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО АЛБАНИЈА ³⁵

Четиринаесет албански градови учествуваа на Европската недела на мобилност (EMW) во 2017 година. Општините, во тесна соработка со ГО, спроведоа серија активности за ОУМ, вклучително и „Ден без автомобили“ на 22 септември. Во Тирана, активностите на EMW започнаа на 18 септември во Мултифункционалниот центар ТЕН, каде што градот Тирана, во соработка со РЕЦ Албанија, беше домаќин на средбата EMW 2017 на тема заеднички форми на мобилност, кои вклучуваат споделување велосипеди и автомобили. Главната цел на средбата беше да се идентификуваат и да се соберат факти и бројки кои можат да ги поткрепат аргументите за развој на чиста, заедничка и интеллигентна мобилност во градот Тирана. На 19 септември, на инсталацијата „Облак“ во Тирана беа прикажани низа филмови што се фокусираат на „Одржлив транспорт и животната средина воопшто“ пред публика составена од претставници на невладини организации, граѓанското општество и дипломатскиот кор. Исто така, се одржа и пријателска велосипедска трка за учениците од 9-то одделение на 20 септември, по булеварот „Deshmoret e Kombit“, а победниците добија специјална награда. EMW, исто така, вклучи и млади волонтери од „ECO Volis“ за обука и помош на лица од различни возрасти кои не знаат да возат велосипед.

Настаните во другите албански градови вклучуваа велосипедски маратони во Елбасан

и Скадар - иницијатива која градовите би сакале да ја продолжат како традиционален настан. Главната цел на иницијативата беше да се подигнат постојните нивоа на достапност за возење велосипед во центрите на градовите. Во Скадар, ГО „Еко Mendja“ организираше панорамски велосипедски тури и кампањи за расчистување. Во меѓувреме, „Horizon EU“, невладина организација во Лушња, одржа активности за подигнување на јавната свест за средните училишта поврзани со чиста и паметна мобилност. Информативниот центар во Орхус, во Валона, со учество на неколку студенти и ученици, граѓани и јавни службеници, мобилизираше голема велосипедска тура почнувајќи од главната улица во градот.

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО БИХ³⁶

Европската недела на мобилност во 2017 година, под слоганот „Со споделување се добива повеќе“, се одржа во шест општини во БиХ од 16 до 22 септември 2017 година, вклучувајќи голем број активности со цел да се потенцира важноста на користењето алтернативни и заеднички превозни средства.

Предизвикот на социјалните медиуми „Денес сум со велосипед, а ти?“ доби огромна поддршка од граѓаните. Дипломатите и вработените во Делегацијата на ЕУ/Специјалниот претставник на ЕУ во БиХ, градоначалниците и нивните заменици од Бања Лука и округот Брчко, вработените во градската администрација, новинарите од Сараево, Бања Лука, Мостар и округот Брчко, вработените во собранието, раководителите на јавни претпријатија од Какањ и Мостар, филмски режисери, актери, спортисти, претставници на невладини организации, како и познати личности од цела Босна и Херцеговина, ја раскажаа приказната за своето „патување“ од дома до работа без автомобил.

За само неколку дена, оваа кампања допре до повеќе од 400.000 граѓани. Судејќи по јавниот интерес, возењето велосипед до работа станува популарно во градовите во БиХ. Покрај кампањата, делегацијата на ЕУ, исто така, го поддржува организирањето на велосипедската трка во Бања Лука. Организирана во соработка со Националниот координатор на Европската недела на мобилност за БиХ, трката собра повеќе од 400 велосипедисти во паркот „Петар Кочиќ“ во Бања Лука, со цел да се одбележи „Денот без автомобили“. Деца од детските градинки „Младост“ и „Пчелица“ учествуваа на работилница, на која учеа за основната безбедност во сообраќајот, преку сликање и цртање. Нивните постари сограѓани учествуваа на велосипедска трка на улиците на градот.

Може да се каже дека Европската недела на мобилност во 2017 година вклучи голем број граѓани низ цела Босна и Херцеговина и ја зголеми свеста за користењето интелегентна и заедничка мобилност.

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО КОСОВО

Општините во Косово почнаа да учествуваат на Европската недела на мобилност во 2015 година, кога градот Приштина организираше „Ден без автомобили“. Следната година, 2016 година, градот Приштина и општината Јаник организираа „Ден без автомобили“ и возење велосипеди. Активностите на EMW во Косово во 2017 година беа проширени во уште три општини: Ѓакова, Пеќ и Призрен.

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО МАКЕДОНИЈА

Меѓу земјите-партнери на ОУМЗЈИЕ, Македонија несомнено е најуспешна во однос на Европската недела на мобилност.

Градовите од Португалија, Шведска и Македонија успеаја да станат финалисти за Европската награда за мобилност за 2016 година. Лисабон, Малме и Скопје беа избрани од долга листа од 63 апликации од 23 земји³⁷.

Наградата беше специјално наменета да се наградат градовите и локалните власти кои ја вклучија јавноста во своите шеми и ги ангажираа заинтересираните страни со силна комуникација.

Иновативната услуга на споделување автомобилски превоз во Скопје им помогна на жителите да штедат додека ѝ помагаат на животната средина.

Четиринаесет македонски градови ја одбележаа EMW 2017 со фокус на животната средина. Денот без автомобили, на кој присуствуваа и владини претставници, беше организиран во центарот на Скопје. Нови велосипедски ленти беа отворени низ градот и беа презентирани алтернативни начини на превоз и идеи за подобрување на мобилноста во градот. Одржани беа и велосипедски паради во неколку други општини во земјата.

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО ЦРНА ГОРА

Градот Подгорица и други општини учествуваа на Европската недела на мобилност во последните неколку години. EMW во 2017 година опфати едукативни филмови (поддржани од UNDP), како и различни образовни програми (организирани од невладините организации „Ozon“ и „Biciklo.me“). Најдоброто од EMW 2016 беше 29-тата велосипедска трка посветена на Парискиот договор за климатски промени, организирана од невладината организација „Biciklo.me“³⁸ во соработка со UNDP и Министерството за надворешни работи и европски интеграции. Возењето започна на главниот градски плоштад („Trg Republike“) и заврши на кружниот тек пред портата на Еко-куќата на ОН во Подгорица.

37 Повеќе информации на: <http://www.mobilityweek.eu>

38 Повеќе информации на: <http://biciklo.me/>

Важно е да се нагласи дека општината Тиват аплицираше за наградата EMW 2017 со бројни активности за ОУМ кои се одржаа од 16-22 септември 2017 година, почнувајќи од еколошки час, симболично пошумување на територија уништена од пожари, преку пешачење и велосипедски тури, екскурзија до Националниот парк Ловчен, романтичниот настан „Поезија на велосипед“, настанот „Ден на паркирање“, „Ден без автомобили“ и бројни други активности.

ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ ВО СРБИЈА 39

Општините во Србија имаат долга историја на организирање EMW уште од 2002 година. Организирањето на EMW 2015 во Крушевац привлече внимание и нејзините достигнувања беа објавени во „Водичот за најдобри практики за Европската недела на мобилност“. Српскиот град Крушевац спроведе постојани мерки како што се проширување на пешачките површини и зоните со ограничување на брзината. Проектот доби голема медиумска покриеност и вклучуваше широк спектар на партнери, вклучувајќи и познати личности.⁴⁰

Под мотото „Чиста, заедничка и интелегентна мобилност“, Европската недела на мобилност се одбележа од 16-22 септември 2017 година во осум општини во Србија, со цел да влијае на намалувањето на емисиите на стакленички гасови предизвикани од сообраќајот во градовите низ целата земја.

Делегацијата на ЕУ во Србија, ЕУ Инфо центарот и Постојаната конференција на градови и општини (SCTM) ја искористија оваа можност да организираат конференција „Со споделување се добива повеќе – Примери за добра практика и придобивки што градовите и општините на Србија ги стекнаа преку учеството во Европската недела на мобилност“ во просториите на ЕУ Инфо центарот.

Фокусот беше ставен на возењето велосипед и на иновативните стартап компании, вклучувајќи ја „Onobikes“, компанија што се занимава со дизајнирање и производство на велосипеди. Велосипедите на „Onobikes“, произведени во Србија, беа прогласени за најубави во Европа, а компанијата доби награда за одржлива енергија на ЕУ. ЕК ќе ги поддржи токму ваквите иницијативи бидејќи тие создаваат нови работни места.

Освен Европската недела на мобилност, во земјите од ЈИЕ се одвиваат бројни активности за подигање на јавната свест за ОУМ (Слика 20).

39 Повеќе информации на: <https://europa.rs/european-mobility-week-in-serbia-sharing-gets-you-further/>

40 Повеќе информации на: http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2016/EMW_Best_Practice_Guide_2016_BR.pdf

| Кампањи за подигнување на јавната свест за ОУМ во земјите од ЈИЕ | | | | | | |
|--|---|---|--|--|---|--|
| Албанија | Босна и Херцеговина | Косово | Македонија | Црна Гора | Србија | |
| <ul style="list-style-type: none"> Европска недела на мобилност (EMW) Паметни градови Јавен превоз и придобивки Корисноста на транспортните возила Услови на патништата Патни трошоци Денови на енергетска ефикасност | <ul style="list-style-type: none"> ФБиХ EMW Велосипедска кампања „Giro di Sarajevo“ Денови на енергетска ефикасност | <ul style="list-style-type: none"> РС EMW Главната улица на Бања Лука: два дена пешачка зона Денови на енергетска ефикасност Денови на енергетска ефикасност Пешаците се важни Не ги прекршувајте сообраќајните правила Спасете животи # забавете Внимавајте, се лизга Безбеден живот за децата | <ul style="list-style-type: none"> EMW Денови на енергетска ефикасност Возење велосипед во Пеќ Паркинзи наспроти јавни површини Систем за споделување велосипеди во Скопје Систем за споделување автомобили во Скопје Денови на енергетска ефикасност | <ul style="list-style-type: none"> EMW Ден без автомобилнико-ден Крушевац Светски ден на ЕЕ во Тиват „JOIN IN“ Енергетска тура Денови на енергетска ефикасност | <ul style="list-style-type: none"> EMW Видовденски Крушевац „Вози улице“ Шабац Во град без коли Што знаете за сообраќајот во Крушевац Денови на енергетска ефикасност | |

Слика 20: Кампањи за подигање на јавната свест за ОУМ во земјите од ЈИЕ

Може да се заклучи дека секоја земја од ЈИЕ е запознаена со Европската недела на мобилност и дека многу градови од ЈИЕ (Слика 19) досега учествувале во оваа значајна манифестација за ОУМ, со цел да се подигне јавната свест за различни теми поврзани со ОУМ.

Заедно со, да кажеме, традиционалните активности на EMW („Ден без автомобил“, велосипедски трки итн.), следната EMW, како и други манифестации и настани поврзани

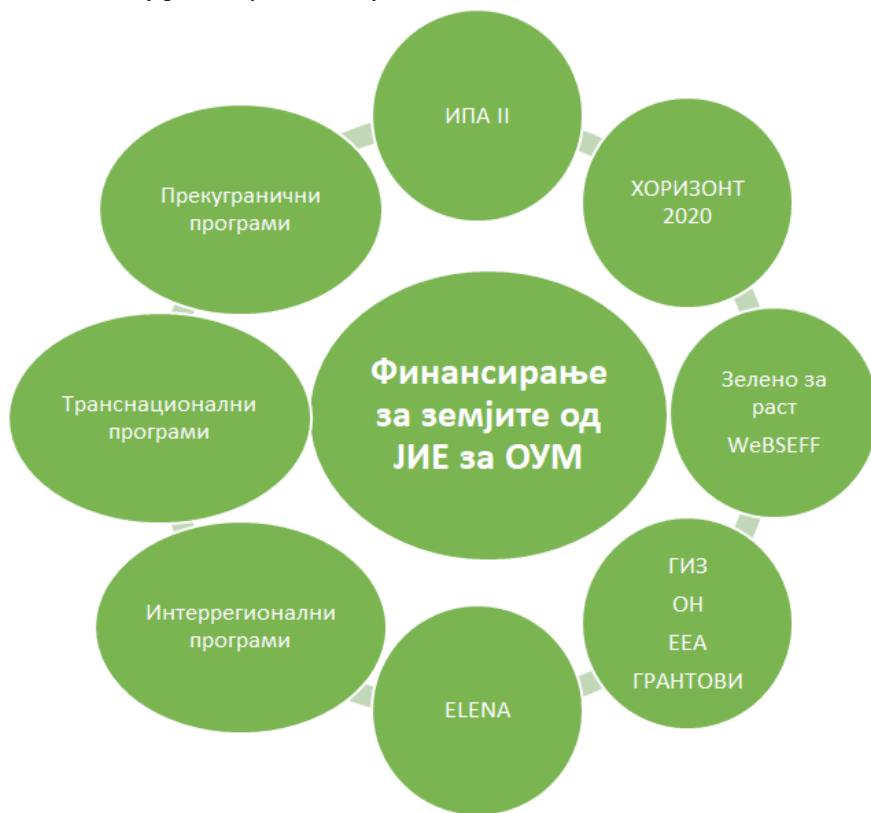
со ОУМ, може да ги опфатат некои од следниве активности:

- Студиски патувања за различни целни групи до реализирани водечки проекти за ОУМ
- Интерактивна дигитална ознака за различни теми за ОУМ во различни делови на градот⁴¹
- Кампањи за родова еднаквост во рамките на ОУМ
- Изложби и саеми за ОУМ со најновите еколошки технологии во областа на еко-иновациите во транспортниот сектор
- Дебатни форуми за транспортни политики и унапредување на информатичките и комуникациските технологии (ИКТ) за јавниот превоз
- Прикажување промотивни постери за ОУМ во различни делови на општините,
- Промотивно-информативни ТВ и радио емисии за ОУМ
- Отворени денови за ОУМ во различни институции (даватели на услуги за јавен превоз, автоклубови, еко-автошколи итн.)
- Реализација на тематски промотивно-информативни кампањи за подигнување на јавната свест за ОУМ преку интеракција со веќе реализирани примери на најдобри практики, на пр.
 - Улици за луѓето, не за возилата!
 - Еко-возењето е задолжително!
 - Електромобилност – патот кон иднината!
- Спроведување едукативни активности и програми како што се семинари или работилници за одржлива мобилност, климатски промени, квалитет на воздух, заштеда на гориво итн. за целни групи на граѓани:
 - Детски градинки – дистрибуирање сликовници, уредување на занималните со теми поврзани со ОУМ
 - Основни и средни училишта – предавања за ОУМ, уметничко и книжевно изразување на различни теми: ОУМ, сообраќаен метеж, квалитет на воздух, климатски промени, заштеда на гориво, електромобилност итн.
 - Организирање стручни состаноци, семинари, конференции на различни теми од областа на енергетиката поврзани со ОУМ
 - Изложби и саеми со најновите технологии во областите: решенија за одржлива мобилност, еко-иновации, електромобилност итн.

ФИНАНСИСКИ ИНСТРУМЕНТИ ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Финансиските инструменти за проектите за ОУМ во земјите од ЈИЕ може да се поделат во две главни категории:

- Субвенционирано финансирање (Инструмент за претпристапна помош - ИПА, специјални фондови, иницијативи и програми на Европската комисија, Европската банка за обнова и развој, Националните фондови за заштита на животната средина и енергетска ефикасност итн.)(Слика 21);
- Пазарни извори на финансирање (јавно-приватно партнерство, комерцијални кредити од банки, групно финансирање итн.)



Слика 21: Расположливи меѓународни финансиски инструменти за ОУМ во земјите од ЈИЕ

Инструмент за претпристапна помош – ИПА⁴²

Инструментот за претпристапна помош (ИПА) ги поддржува земјите кои се кандидати или потенцијални кандидати за членство во ЕУ. Поддршката оди во насока на усвојување и спроведување на политичките, институционалните, правните, административните, социјалните и економските реформи кои се потребни за усогласување со вредностите на Унијата и постепено усогласување со правилата, стандардите, политиките и практиките на Унијата, со намера за членство во Унијата. Во моментот, корисници се: Албанија, Босна и Херцеговина, Косово, Црна Гора, Србија, Македонија и Турција (Слика 22).

Правната рамка и финансиската помош на ИПА II 2014–2020 се во надлежност на ГД за соседство и преговори за проширување. ИПА II се фокусира на конкретни цели, како што е поддршката за политичките реформи и економскиот, социјалниот и територијалниот развој; напори за зајакнување на способноста на корисниците да ги исполнат обврските што произлегуваат од членството во Унијата и да работат на зајакнување на регионалната интеграција и територијалната соработка. ИПА II финансира проекти кои се однесуваат на реформите при подготовката за членство во ЕУ и работата поврзана со институциите и јакнењето на капацитетите, социо-економскиот и регионалниот развој, вработувањето, социјалните политики, образованието, унапредувањето на родовата еднаквост, развојот на човечките ресурси, земјоделството и руралниот развој, како и регионалната и територијалната соработка.

| Распределба за земјите од ЈИЕ според ИПА II 2014 - 2020 | | | | | |
|---|-----------------|--|-----------------|-----------------|----------------|
| Албанија | БиХ | Косово | Македонија | Црна Гора | Србија |
| 649,5 мил. евра | 165,8 мил. евра | 645,5 мил. евра | 664,2 мил. евра | 270,5 мил. евра | 1058 мил. евра |
| Транспорт | Транспорт | Транспортот не е приоритет на секторот | Транспорт | Транспорт | Транспорт |
| 56 мил. евра | 20 мил. евра | | 112,9 мил. евра | 32,1 мил. евра | 175 мил. евра |

Вкупна распределба за транспорт за земјите од ЈИЕ:

396 мил. евра

Слика 22: ИПА II 2014-2020 Финансиски средства за земјите од ЈИЕ

Според Индикативните стратешки документи на секоја земја од ЈИЕ, полињата од транспортниот сектор кои ќе бидат финансирани преку ИПА II 2014–2020 се следните: Албанија - Подобра инфраструктура и регионално поврзување; подобрена безбедност на патиштата; зголемена интероперабилност (прекугранична техничка компатибилност)

42 Повеќе информации на: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/ipa/

Босна и Херцеговина - Интегрирање на патните и железничките мрежи во Босна и Херцеговина, воздухопловството, како и внатрешната пловидба, поморското поврзување и пристаништата во регионот и со ЕУ, во согласност со релевантното законодавство на ЕУ и договорените Мерки за реформа на поврзувањето

Македонија - Развивање модерна, добро поврзана транспортна мрежа за поддршка на конкурентноста и растот; зголемување на безбедноста на транспортните мрежи; подобрување на мобилноста во урбаните области со користење зелен транспорт

Црна Гора - Усогласување со законодавството за транспорт на ЕУ (acquis); подобрување на внатрешната инфраструктура и врските со соседите

Србија - Усогласување со законодавството за транспорт на ЕУ; подобра инфраструктура и регионална поврзаност; зголемен интермодален транспорт и подобри услови за навигација во внатрешните водни патишта.

ПРОГРАМИ ЗА ЕВРОПСКА ТЕРИТОРИЈАЛНА СОРАБОТКА - INTERREG V (2014-2020)⁴³

Европската територијална соработка (ЕТС), попозната како Interreg, е една од двете цели на политиката за кохезија и обезбедува рамка за спроведување заеднички активности и размена на политики помеѓу националните, регионалните и локалните актери од различните земји-членки и земјите-кандидати за членство во ЕУ. Главната цел на Европската територијална соработка (ЕТС) е да промовира хармоничен економски, социјален и територијален развој на Унијата како целина. Interreg се базира на три насоки на соработка: прекугранична (Interreg A), транснационална (Interreg B) и меѓурегионална (Interreg C).

Во согласност со новиот концепт на Европската политика за кохезија 2014-2020 и целите поставени во Европа 2020, Interreg V беше значително преобликувана за да постигне поголемо влијание и уште поефективно користење на инвестициите.

Клучни елементи на реформите 2014-2020 се:

- Концентрација
- Поедноставување
- Ориентираност кон резултати.

Interreg V се базира на 11 инвестициски приоритети утврдени во Регулативата на ERDF која придонесува за исполнување на стратегијата Европа 2020 за паметен, одржлив и инклузивен раст (Слика 23).

⁴³ Повеќе информации на: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial/



Слика 23: 11 Инвестициски приоритети на Interreg V

INTERREG V (2014–2020) се состои од:

- INTERREG A - Прекугранични програми
- INTERREG B - транснационални програми

Централна Европа

Дунав

Јадранско-Јонско Море

Средоземно Море

- INTERREG C - меѓурегионални програми

Interreg Европа IVc

URBACT III.

ХОРИЗОНТ 2020⁴⁴

Хоризонт 2020 е досега најголемата програма за истражување и иновации на ЕУ. Таа ќе доведе до повеќе откритија, пронајдоци и светски иновации, со тоа што ќе ги земе значајните идеи од лабораториите и ќе ги пласира на пазарот. Финансирање во износ од речиси 80 милијарди евра е на располагање во текот на 7 години (2014-2020) - покрај приватните и националните јавни инвестиции што овие пари ќе ги привлечат. ЕУ ги идентификуваше седумте приоритетни предизвици во кои насоченото инвестирање во истражувањата и иновациите може да има вистинско влијание што ќе биде во полза на граѓанинот:

1. Здравство, демографски промени и благосостојба
2. Безбедност на храната, одржливо земјоделство и шумарство, морско и поморско и внатрешно истражување на водите и биекономија
3. Безбедна, чиста и ефикасна енергија
4. Паметен, зелен и интегриран транспорт
5. Климатска акција, животна средина, ефикасност на ресурсите и суровините
6. Европа во светот кој се менува - инклузивни, иновативни и промислени општества
7. Безбедни општества - заштита на слободата и безбедноста на Европа и нејзините граѓани.

Финансиската распределба 2014-2020 за работната програма на H2020 Паметен, зелен и интегриран транспорт, која има цел создавање одржлив транспортен систем кој е погоден за модерна, конкурентна Европа изнесува **6,4 милијарди евра**.

Во работните програми се објавуваат специфичните области за истражување и иновации кои ќе бидат финансирани. Тие се достапни преку порталот за учесници⁴⁵ и го покажуваат времето на претстојните повици за предлог-проекти. Кога е подготвен, секој повик дава попрецизни информации за темите за истражување и иновации на кои кандидатите што аплицираат за финансирање треба да се осврнат во своите предлог-проекти.

Работната програма H2020 2018-2020 Паметен, зелен и интегриран транспорт⁴⁶ е структурирана во четири широки видови активности со цел:

- Транспорт со ефикасно искористување на ресурсите кој ја почитува животната средина со цел да се минимизира влијанието на транспортните системи врз климата и животната средина (вклучувајќи ја и бучавата и загадувањето на воздухот и водата) преку подобрување на неговата ефикасност при користењето на природните ресурси

44 Повеќе информации на: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

45 Повеќе информации на: <http://bit.ly/H2020PP/>

46 http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf

и преку намалување на зависноста од фосилни горива и увоз на енергија;

- Подобра мобилност, помалку метеж, **поголема безбедност и сигурност** со цел да се усогласат зголемените потреби за мобилност со подобрената транспортна флуидност преку иновативни решенија за непречени, инклузивни, прифатливи, безбедни, сигурни и робусни транспортни системи кои целосно ги користат модерните информатички и комуникациски технологии (ИКТ)
- Глобално лидерство за европската транспортна индустрија со цел да се зајакне конкурентноста и успешноста на европските транспортни индустрии и сродни услуги на глобалните пазари, вклучувајќи ги логистичките процеси, како и задржување на областите под европско раководство (на пример, аеронаутиката)
- Социо-економски и бихевиорални истражувања и прогресивни активности за креирање политики, како поддршка за подобро креирање политики што е неопходно за промовирање на иновациите и справување со предизвиците што произлегуваат од транспортот, вклучувајќи ја и интернализацијата на надворешните трошоци и општествените потреби поврзани со неа. Социо-економските истражувања се исто така важен инструмент за постигнување на целите од оваа програма.

На 1 јануари 2017 година, Албанија, БиХ, Македонија, Црна Гора и Србија се придружија на Хоризонт 2020. Придружувањето на Хоризонт 2020 е регулирано со член 7 од Регулативата за Хоризонт 2020. Правните лица од придружените земји можат да учествуваат под истите услови како и правните лица од земјите-членки. Иако не е поврзано со Хоризонт 2020, Косово се квалификува да аплицира на сите повици за Паметен, зелен и интегриран транспорт.

ЗЕЛЕН ФОНД ЗА РАСТ НА ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА (GGF)⁴⁷

Зелениот фонд за раст на Југоисточна Европа е првиот специјализиран фонд за унапредување на енергетската ефикасност (ЕЕ) и обновливата енергија (ОЕ) во Југоисточна Европа и во источните соседски региони. Инициран од страна на Европската инвестициска банка и KfW Entwicklungsbank, GGF претставува иновативно јавно-приватно партнерство основано со цел намалување на потрошувачката на енергија и емисијата на CO₂. GGF обезбедува рефинансирање на финансиските институции за да се зголеми нивното учество во секторите за ЕЕ и ОЕ, а исто така обезбедува директни инвестиции за нефинансиски институции со проекти во овие области. Активностите на GGF се поддржани со Капацитети за техничка помош.

Зелениот фонд за раст поддржува проекти за одржлива енергија и проекти за зелена енергија преку финансирање, искуства и знаења, како и алатки за успех на пазарот.

Фондот нуди разни финансиски инструменти, кои во комбинација со насочена техничка помош, обезбедуваат долгорочна ефективност на своите инвестиции. Минималната цел на фондот за сите мерки што ги поддржува е 20% намалување на потрошувачката на енергија, емисиите на CO₂ или и двете.

ЕВРОПСКА ЛОКАЛНА ЕНЕРГЕТСКА ПОМОШ (ELENA)⁴⁸

ELENA е заедничка иницијатива на Европската инвестициска банка и Европската комисија која обезбедува грантови за техничка помош со фокус на спроведување проекти и програми за енергетска ефикасност, дистрибуирање обновлива енергија и градски превоз. Грантот може да се искористи за финансирање на трошоците поврзани со студиите за изводливост и студиите на пазарот, структурирање програми, бизнис планови, енергетски контроли и финансиско структурирање, како и за подготовка на тендерски постапки, договорни аранжмани и единици за спроведување проекти.

Вообичаено, ELENA поддржува програми над 30 милиони евра со тригодишен период на спроведување за енергетска ефикасност и четири години за градски превоз и мобилност и може да покрие до 90% од трошоците за техничка помош/проектирање. Помалите проекти можат да се поддржат кога се интегрирани во поголеми инвестициски програми. Годишниот буџет за грантови во моментот изнесува околу 20 милиони евра. Проектите се евалуираат и грантовите се распределуваат врз основа на принципот „прв дојден-прв услужен“.

ELENA може да ги кофинансира инвестициските програми во следниве области на градскиот превоз и урбаната мобилност:

- Инвестиции за поддршка на употребата и интеграцијата на иновативни решенија за алтернативни горива во урбаната мобилност
- Инвестиции за воведување голем број нови, енергетски поефикасни мерки за транспорт и мобилност во урбаните области, вклучувајќи превоз на патници, превоз на товар итн.

ПРОГРАМА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ ОДРЖЛИВА ЕНЕРГИЈА ЗА ЗАПАДЕН БАЛКАН - WEBSEFF II⁴⁹

Кредитната линија за одржлива енергија на ЕУ и ЕБОР за Западен Балкан II (WeBSEFF II) е инвестициска програма формирана од страна на ЕБОР за обезбедување финансирање

48 Повеќе информации на: <http://www.eib.org/products/advising/elena/>

49 Повеќе информации на: <http://www.webseff.com>

проекти за енергетска ефикасност и мали проекти за обновлива енергија што ги спроведуваат приватни компании, компании за енергетски услуги (ESCO) и општински субјекти во земјите на ЈИЕ. Таа има цел да го отклучи големиот потенцијал во регионот за намалување на енергетскиот интензитет и да промовира разновидни извори на зелена енергија. WeBSEFF II го следи успехот на првата WeBSEFF започната во 2009 година.

WeBSEFF е програма за финансирање во чии рамки ЕБОР обезбедува кредитни линии за партнерските банки во Западен Балкан, кои позајмуваат средства на бизниси и општини кои сакаат да инвестираат во две клучни области: енергетска ефикасност и обновлива енергија од мал обем.

Кредитите на WeBSEFF се достапни за:

- Приватен бизнис за максимално финансирање од 2 милиони евра
- Општините, ESCO, давателите на општински услуги и сопствениците на јавни згради за максимално финансирање од 2,5 милиони евра.

Кредитите можат да се користат за инвестирање во:

- Модерни технологии кои ја намалуваат потрошувачката на енергија или емисиите на CO₂ за најмалку 20%;
- Модернизација на зградите, под услов инвестицијата да ги направи најмалку 30% енергетски поефикасни;
- Мали проекти за производство на обновлива енергија.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT – ГИЗ⁵⁰

Како претпријатие во федерална сопственост, ГИЗ ја поддржува германската влада во постигнувањето на своите цели во областа на меѓународната соработка за одржлив развој. Отворениот регионален фонд за Југоисточна Европа на ГИЗ - енергетска ефикасност (ОРФ-ЕЕ) обезбедува поддршка за релевантните политички и граѓански актери од областа на енергетиката и климата, преку регионалните партнерски мрежи на ЈИЕ, во спроведувањето на потребните регулативи на ЕУ и реформи во секторот, и го поттикнува развојот на регионот. **Поддршката се обезбедува во согласност со Стратегијата за енергетика на ЕУ 2030⁵¹, Целите за одржлив развој на ОН (ЦОР)⁵²**

50 Повеќе информации на: <https://www.giz.de/>

51 Повеќе информации на: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/2030-energy-strategy>

52 Повеќе информации на: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>

и обврските на партнерските земји како потписнички на Парискиот договор⁵³. Од 2008 година, ГИЗ ОРФ-ЕЕ има спроведено бројни регионални проекти во соработка со националните министерства за енергетика, градовите, општините, здруженијата на општини и граѓански организации, фокусирајќи се на креирање политики базирани на докази, подобрување на доброто управување и унапредување на енергетската ефикасност на општинско и национално ниво, истовремено земајќи ја предвид родовата еднаквост како една од основните теми што се провлекува во севкупната работа на ГИЗ.

ПРОГРАМИ ЗА ПОДДРШКА НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ - ОН⁵⁴

Системот на ОН, неофицијално познат и како „семејство на ОН“, е составен од самата ОН и многу поврзани програми, фондови и специјализирани агенции, сите со свое членство, лидерство и буџет. Програмите и фондовите се финансираат преку доброволни прилози, а не со членарината. Специјализираните агенции се независни меѓународни организации финансирани и со доброволни прилози и со членарина.

Програмите на ОН кои можат да финансираат и поддржуваат различни теми поврзани со ОУМ во ЈИЕ се следниве:

ПРОГРАМА ЗА РАЗВОЈ НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ (UNDP)⁵⁵

Од 1966 година, UNDP работи во скоро 170 земји и територии, помагајќи да се искорени сиромаштијата, да се намалат нееднаквостите и да се изгради издржливост за да можат земјите да го одржат напредокот. Како развојна агенција на ОН, UNDP игра клучна улога во помагањето на земјите да ги постигнат целите за одржлив развој.

Една од четирите главни области на поддршката на UNDP е животната средина и енергијата за одржлив развој, а преку оваа потпрограма, во земјите од Југоисточна Европа во изминативе 20 години беа спроведени бројни успешни проекти за одржлива енергија и транспорт.

ПРОГРАМА ЗА ЖИВОТНА СРЕДИНА НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ - UNEP⁵⁶

Основана во 1972 година, Програмата за животна средина на Обединетите нации е гласот за животната средина во рамките на системот на Обединетите нации. UNEP дејствува како катализатор, застапник, едукатор и олеснувач за промовирање на мудрата употреба и одржлив развој на глобалната животна средина.

53 Повеќе информации на: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>

54 Повеќе информации на: <http://www.un.org/>

55 Повеќе информации на: <http://www.undp.org/>

56 Повеќе информации на: <https://www.unenvironment.org/>

ПРОГРАМА НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ ЗА ЧОВЕЧКИ НАСЕЛБИ (ОН-ХАБИТАТ)⁵⁷

Мисијата на Програмата ОН-Хабитат е да промовира социјален и еколошки одржлив развој на населбите и да постигне соодветно засолниште за сите.

ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИНДУСТРИСКИ РАЗВОЈ НА ОБЕДИНЕТИТЕ НАЦИИ - UNIDO⁵⁸

UNIDO е специјализирана агенција на Обединетите нации која го промовира индустрискиот развој за намалување на сиромаштијата, инклузивна глобализација и одржливост на животната средина.

ФОНД НА ЕВРОПСКИОТ ЕКОНОМСКИ ПРОСТОР - ЕЕА⁵⁹

Исланд, Лихтенштајн и Норвешка објавија нов фонд кој ги поддржува регионалните прекугранични и транснационални проекти кои предлагаат заеднички решенија за заедничките предизвици на Европа. Финансирањето е достапно во сите приоритетни сектори на грантовите на ЕЕА и Норвешка.

Во овој фонд се доделени вкупно 34,5 милиони евра. Во првиот повик за предлог-проекти отворен на 24 јануари 2018 година, беа дадени на располагање 15 милиони евра за проекти за регионална соработка во широк спектар на области. Времетраењето на тендерот е од 24 јануари до 1 јули 2018 година.

Партнерите во проектот можат да соработуваат на еден од два начина:

1. Регионална прекугранична соработка помеѓу квалификуваните земји (фокусирајќи се на пошироки регионални предизвици)
2. Транснационална соработка помеѓу квалификуваните земји (фокусирајќи се на заедничките европски предизвици).

Овој повик за предлог-проекти ги вклучува сите пет приоритетни сектори на грантовите на ЕЕА и Норвешка:

1. Иновации, истражување, образование и конкурентност
2. Социјална вклученост, вработување на младите и намалување на сиромаштијата
3. Животна средина, енергетика, климатски промени и економија со ниски емисии на јаглерод диоксид
4. Култура, граѓанско општество, добро управување и основни права и слободи

57 Повеќе информации на: <https://unhabitat.org/>

58 Повеќе информации на: <https://www.unido.org/>

59 Повеќе информации на: <https://eeagrants.org/>

5. Правда и внатрешни работи.

Квалификувани се сите земји од ЈИЕ, освен Косово. Квалификувани партнери во проектот можат да бидат субјекти, јавни или приватни, комерцијални или некомерцијални и невладини организации и претставници на академската заедница кои се заведени како правни лица, вклучувајќи, но не ограничувајќи се на:

- Општините, организациите во сопственост или делумно во сопственост на општините, здруженијата на општините
- Регионите, организациите во сопственост или делумно во сопственост на регионите, здруженијата на региони
- Организациските единици на централната власт, организациите делумно финансирани од единиците на централната власт, државните претпријатија, државните организации
- Организациите на граѓанското општество, непрофитните организации, социјалните претпријатија, здруженијата од интерес на правни лица, фондациите и фондовите за донации
- Компаниите
- Кооперативите (на производители, станбени, потрошувачки)
- Социјалните партнери (синдикати, секторски здруженија, здруженија на работодавачи, стопански и индустриски комори и).

ИНСТРУМЕНТ ЗА ПОВРЗУВАЊЕ НА ЕВРОПА - CEF⁶⁰

Иако земјите од ЈИЕ во овој момент не се квалификувани за финансирање преку CEF програмата, ќе станат квалификувани по влегувањето во ЕУ. CEF треба да се спомене како клучен инструмент за финансирање на ЕУ или развој на ОУМ. CEF го поддржува развојот на високоефикасни, одржливи и ефикасно меѓусебно поврзани трансевропски мрежи во областите на транспортот, енергетиката и дигиталните услуги. Инвестициите на CEF ги пополнуваат празнините во енергетиката, транспортот и дигиталната конструкција на Европа.

CEF им помага на луѓето во сите земји-членки со тоа што го олеснува и подобрува патувањето, ја подобрува енергетската безбедност на Европа, овозможувајќи поширока употреба на обновливи извори и ја олеснува прекуграничната интеракција помеѓу јавните администрации, бизнисите и граѓаните.

Покрај грантовите, CEF нуди и финансиска поддршка на проекти преку иновативни финансиски инструменти, како што се гаранциите и проектните обврзници. Со овие инструменти значително се искористува буџетот на ЕУ и делуваат како катализатор за

привлекување дополнителни средства од приватниот сектор и други актери од јавниот сектор.

Од јануари 2014 година, финансирањето во рамките на CEF се врши преку Извршната агенција за иновации и мрежи - INEA. INEA го спроведува најголемиот дел од буџетот на CEF програмата, вкупно 27,4 милијарди евра од 30,4 милијарди евра (22,4 милијарди евра за транспорт, 4,7 милијарди евра за енергетика и 0,3 милијарди евра за телекомуникации). Фондот на CEF е поделен на три сектори:

- CEF Транспорт
- CEF Енергетика
- CEF Телекомуникации

ПОВРЗУВАЊЕ НА ЕВРОПА ЗА ТРАНСПОРТ - CEF ТРАНСПОРТ⁶¹

CEF Транспорт е инструмент за финансирање за реализација на европската политика за транспортна инфраструктура, чија цел е да се поддржат инвестициите за изградба на нова транспортна инфраструктура во Европа или да се рехабилитира и надгради постојната. CEF Транспорт се фокусира на прекугранични проекти и проекти кои имаат цел отстранување на тесните грла или премостување на празнините во различни делови од основната мрежа и на сеопфатната мрежа, како и за хоризонталните приоритети како што се системите за управување со сообраќајот.

CEF Транспорт, исто така, ги поддржува иновациите во транспортниот систем со цел да се подобри употребата на инфраструктурата, да се намали влијанието на транспортот врз животната средина, да се зголеми енергетската ефикасност и да се зголеми безбедноста. Вкупниот буџет за CEF Транспорт изнесува 24,05 милијарди евра за периодот 2014-2020 година. INEA е одговорна за спроведување 22,4 милијарди евра од транспортниот буџет на CEF во вид на грантови во текот на истиот период.

ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО – ЈПП⁶²

Јавното-приватно партнерство е долгорочен договорен партнерски однос помеѓу јавниот и приватниот сектор. Тоа може да вклучува финансирање, проектирање, изградба, работење и/или одржување на инфраструктурата и/или обезбедување услуги од страна на приватниот сектор, кои обично се набавени и обезбедени од јавниот сектор. Моделот ЈПП дава придобивки за двете страни, под услов да постои ефективна комбинација на целите на јавниот и приватниот сектор. Важно е да се препознаат околностите во кои ЈПП може да биде најдобриот метод за обезбедување на одредена услуга или за изградба на

61 Повеќе информации на: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

62 Повеќе информации на: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/>

инфраструктура во споредба со другите традиционални методи за јавни набавки.

Јавните приватни партнерства отвораат можности за приватни инвестиции што може да резултира со реализација на проекти кои инаку, со класично (буџетско) финансирање, не би биле можни или за кои би биле потребни многу подолги периоди за да се спроведат. Честопати ова не е прифатливо кога треба да се обезбедат одредени јавни услуги или треба веднаш да се обезбеди задоволително ниво на тие услуги.

Во однос на финансиската состојба на голем број градови од ЈИЕ, овој вид финансирање од пазарни извори за развој и спроведување на ОУМ е перспективен, но подготовката и реализацијата на ЈПП е долг и скап процес⁶³.

63 Повеќе информации на: <http://www.javnabava.hr/userdocsimages/userfiles/file/Razne%20publikacije/Step%20by%20step%20guide%20to%20PPP.pdf>

ВОДЕЧКИ ПРОЕКТИ ЗА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

АЛБАНИЈА

Град Тирана

Проект: **Одржлив развој на сообраќајот во Тирана, Албанија (SUSTRAFFTIA)⁶⁴**

ЕСАТ Тирана (Центар за животна средина за администрација и технологија), со поддршка на Министерството за животна средина, шумарство и водостопанство и во соработка со Општина Тирана, го финансираше проектот „Одржлив развој на сообраќајот во Тирана, Албанија“ (SUSTRAFFTIA), финансиран програмата LIFE и кофинансиран од Сојузното министерство за животна средина, природа, конзервација и нуклеарна безбедност на Германија.

Проектот имаше цел да го подобри сообраќајот во градот Тирана, директно придонесувајќи за намалување на загадувањето на воздухот во Тирана.

Четири главни активности на SUSTRAFFTIA беа следниве:

Подготовка на интегрирана стратегија за одржлив развој на сообраќајот во Тирана

Придонес во следењето на загадувањето на воздухот поврзано со сообраќајот во Тирана

Обука на клучниот персонал

Зголемување на јавната свест за ефектите врз животната средина поврзани со сообраќајот и ширење знаења и публикации.

Клучни компоненти на Интегрираната стратегија за одржлив развој на сообраќајот во Тирана се:

- Интегрирано планирање на градскиот превоз и управување со побарувачката
- Строги стандарди за емисија за нови возила и возила во употреба
- Воведување чисто гориво
- Правилна инспекција и одржување на сите возила.

Оваа Стратегија го отсликува придонесот на голем број засегнати страни вклучени во текот на тригодишниот период на подготовка: Министерството за животна средина, шумарство и водостопанство, Министерството за јавни работи, транспорт и телекомуникации, Националната агенција за животна средина и шуми, Институтот за транспортни студии, Институтот за јавно здравје итн.

Општина Скадар

Проект: Развој на План за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) на општина Скадар за периодот 2017-2023 година

Планот за одржлива урбана мобилност на општината Скадар е првиот ПОУМ развиен во Албанија. Неговото развивање беше поддржано од ЕУ, координирано од REC Албанија, а беше изготвен од страна на GO2⁶⁵. ОУМ на општината Скадар е инструментален концепт за планирање чија цел е да ги поттикне одржливите начини на транспорт и да ги реши проблемите со урбаната мобилност за да се достигнат локалните и повисоките цели за животната средина, како и социјалните и економските цели на општината Скадар.

Развојот на ОУМ на општината Скадар траеше 18 месеци или повеќе од 3.200 часа работа од страна на тим составен од 12 локални/меѓународни експерти и 210 волонтери. Важно е да се нагласи дека јавноста и засегнатите страни беа вклучени од самиот почеток и дека оваа ОУМ претставува водечки пример за успешна соработка помеѓу општинската администрација и бројните различни заинтересирани страни во Скадар. Петнаесетте обуки и јавните сослушувања со различни засегнати страни во општината Скадар го покажаа значењето на заедничката работа со цел да се зголеми квалитетот на животот за сите граѓани на општината и треба служи како одличен упатство за понатамошен развој на ОУМ за други општини во Албанија.

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

Федерацијата Босна и Херцеговина (ФБиХ)

Град Сараево

Проект: Изградба на велосипедски патеки во градот Сараево

Градот Сараево, во соработка со Министерството за транспорт и Дирекцијата за патишта на кантонот Сараево, изгради велосипедска патека Неџаричи - Скендерија со вкупна должина од околу 14 км, како продолжение на велосипедската патека Илиџа - Неџаричи врз основа на Елаборацијата на мрежата на велосипедски патеки во кантонот Сараево.

Целите на проектот се следниве:

- Создавање на потребната инфраструктура за развој на велосипедскиот сообраќај во Сараево
- Изградба на главниот велосипедски надолжен пат низ Сараево како основа за

понатамошно проширување на велосипедската инфраструктура, во согласност со горенаведената елаборација

- Подигнување на јавната свест за здравите и безбедни превозни средства.

Проектот беше спроведен во 3 фази:

1. Велосипедска патека преку општината Нови Град Сараево
2. Велосипедска патека низ општината Ново Сараево
3. Велосипедска патека низ општината Центар.

Важно е да се нагласи дека овој проект ги стимулира другите општини во градот и кантонот Сараево да градат мрежа на велосипедски патеки во својата област.

Република Српска (РС)

Град Бања Лука

Проект: „BL-bus“ мобилна апликација, новиот софтверски пакет за јавниот превоз

Градот Бања Лука припаѓа на големо семејство на европски градови кои промовираат одржлив развој. Најважните цели на градот се одржливата мобилност, подобра животна средина и борба против климатските промени. Градот спроведува разни активности за да го подобри квалитетот на воздухот и да изгради почиста и поздрава животна средина за своите жители. Големiot спектар на активности се здружени под слоганот „Размислувајте глобално, дејствувајте локално“.

Мобилната апликација „BL-bus“, новиот софтверски пакет за јавниот превоз, има цел да го подобри јавниот автобуски превоз со тоа што ќе го направи попривлечен, попристапен, и подостапен за сите граѓани на Бања Лука – сево ова во насока на одржлив јавен превоз во Бања Лука.

Сите потребни информации за заштеда на време и пријатно користење на автобускиот јавен превоз во Бања Лука се достапни на „App Store“ и „Google Play Store“. Напредниот водич на „BL-Bus“ е изготвен за да ги олесни патувањата со јавниот превоз и да ги отстрани сите сомнежи што би можеле да ги имаат патниците во врска со редот на трасите, достапноста на линиите, пребарувањето на посакуваната траса, временските распореди, какви било модификации и промени во реално време и уште многу, многу повеќе.

Град Приштина

Проект: Проект за градски превоз во Приштина – Планирање одржлива урбана мобилност

Овој проект финансиран од ЕБОР во 2015 година се состои од два главни дела:

- Набавката на 51 автобус EURO-VI со низок влез за јавниот превозник, „Trafiku Urban“, компанија во целосна сопственост на градот Приштина и реновирање на депото за одржување на компанијата

- Развој на ПОУМ кој ќе му помогне на градот да управува со мобилноста со цел да биде компатибилен со европските барања за заштита на животната средина.

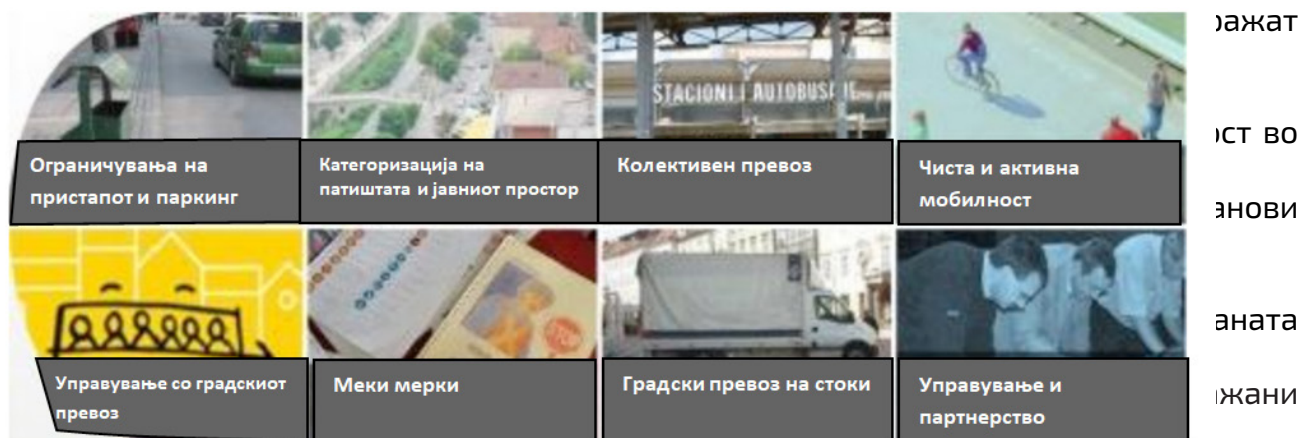
Во однос на развојот на ОУМ, беа спроведени следниве девет активности:

1. Подготовка на План за секторот на јавниот превоз во Приштина, со кој ќе се утврдат идните приоритетни инвестиции во секторот
2. Подготовка на транспортниот модел кој ќе се користи како основа за проценка на целиот план за мобилност
3. Активностите за обезбедување на пристапноста што ја нуди транспортниот систем им се достапни на сите, за да можат урбаните јавни објекти, вклучувајќи го и јавниот превоз, да ги обезбедуваат своите услуги на инклузивна основа
4. Активности за подобрување на безбедноста и сигурноста при сите видови превоз и намалување на бројот на несреќи
5. Активности за намалување на загадувањето на воздухот и бучавата, емисиите на стакленички гасови (GHG) и потрошувачката на енергија
6. Активности за подобрување на ефикасноста и економичноста на превозот на лица, вклучувајќи и дефинирани основни извори на финансирање на таквите активности. Ова подразбира и ТЕ и приватни превозници
7. Изработка на општ и специфичен збир индикатори во однос на мобилноста, социоекономскиот и урбаниот развој на градот, кој ќе се следи при оценување на ефективноста на Планот поврзан со поставените цели
8. Развој на немоторизирани начини и интермодални транспортни мрежи
9. Препораки за можностите за учество на приватниот сектор (УПС) во обезбедувањето услуги за јавен превоз во Приштина.

Град Приштина, општина Пеќ и други општини во Косово

Проект: MOBKOS: Градење урбана мобилност заедно во Косово бб

Во соработка помеѓу Владата на Фландрија, Белгија, Министерството за транспорт



Слика 24: Демо-активности за ОУМ во Пеќ67

Проектот MOBKOS опфаќаше различни мерки и активности спроведени во градот Приштина и во други општини во Косово:

- Воведување ограничувања за пристап до центрите на градовите и до станбените области
- Категоризирање на градските патишта и ревитализирање на јавниот простор
- Ревитализација на јавниот превоз во општините како неопходна услуга за развој на ОУМ
- Промовирање чиста, безбедна и активна урбана мобилност (пешачење и возење велосипед, чисти возила)
- Подобрување на управувањето со градската транспортна мрежа на патишта и улици, и спроведување систем за управување со паркинзите
- Континуирана примена на меки мерки: кампањи за подигнување на јавната свест за ОУМ, едукативни активности за ОУМ, активности на Европската недела на мобилност итн.
- Спроведување решенија во рамките на ОУМ за транспорт и испорака на товар
- Усвојување нов пристап за управување со урбаната мобилност преку кооперативни начини на управување и партнерства.

Успешното спроведување на проектот MOBKOS значително ги намали влијанијата на растот на урбаниот сообраќај и проблемите што произлегуваат од него, како што се метежот, сообраќајните незгоди, губењето на јавниот простор, загадувањето итн. Понатаму, зајакнувањето на економијата на градовите и општините во Косово, со истовремено подобрување на квалитетот на животот, безбедноста и здравјето на своите граѓани преку промовирање на одржлива урбана мобилност, претставува предизвик за

кој централните и локалните власти во Косово допрва треба заеднички да се подготват.

Општини во Косово

Проект: Развој на Планови за урбана мобилност за периодот 2016-2020 за различни општини во Косово, како дел од проектот DEMOS

Проектот за Децентрализација и поддршка на општините (DEMOS)⁶⁸ е во прв план во доменот на демократското владеење и децентрализацијата на Стратегијата за соработка на Швајцарската канцеларија за соработка 2013-2016 за Република Косово. DEMOS ги поддржува општините да постигнат видливи и конкретни подобрувања во вршењето на своите услуги за своите граѓани преку различни линии за интервенција, вклучително со подобрување на општинскиот сообраќаен сектор. DEMOS работи со 17 партнерски општини кои се групирани во западните, централните и источните региони на Косово, опфаќајќи околу 40% од косовското население (околу 700.000 граѓани). Проектот DEMOS го спроведува швајцарската организација за соработка Helvetas и е финансиран од Швајцарската канцеларија за соработка (SCO).

Значајни активности за развој на ОУМ во косовските општини беа подготовка на Планови за урбана мобилност за периодот 2016-2020 година за следните пет општини:

- Општина Јуник
- Општина Липјан
- Општина Каменица
- Општина Ораховац
- Општина Вити.

Работните и Координативните групи за развој на Плановите за урбана мобилност извршија анализа на ситуацијата на теренот и предложија мерки за ОУМ со цел подобрување на сообраќајниот сектор во општините.

МАКЕДОНИЈА

Град Скопје

Проект: **Одржлива урбана мобилност во градот Скопје**

Може да се каже дека градот Скопје е пионер во земјите од ЈИЕ, кој во изминатите неколку години презеде бројни активности и проекти насочени кон развој на ОУМ. За целите на овој План, некои од најзначајните ќе бидат претставени под закрила на името на проектот Одржлива урбана мобилност во градот Скопје.

Најзначајните проекти и мерки за ОУМ во градот Скопје се следните:

- Изработка на ПОУМ за градот Скопје како дел од проектот CIVITAS RENAISSANCE
- Обновување на возниот парк на јавниот превозник ЈСП Скопје
- Паметно купување билети во сите автобуси за јавен превоз
- Реконструкција на велосипедските патеки
- Дисплеи за информации за патниците во реално време - 50 екрани на автобуските постојки
- Оперативен центар за контрола на јавниот превоз – следење на автобусите со користење на автоматски систем за лоцирање на возилото
- Автоматизирано управување со сообраќајот во Скопје – Центар за управување и контрола на сообраќајот
- Мобилни апликации – „Skopje Green Route“
- Намалување на сообраќајниот метеж во Европа – унапредување на транспортната ефикасност – проект CREATE
- Стимулирање помалку сообраќаен метеж преку креирање можности за повеќе пешачење и возење велосипед – проект FLOW

Град Скопје

Проект: **Проект „Скопје Вело“**

Проектот „Скопје Вело“ започна во 2014 година, вклучувајќи ги следните активности:

- Реконструкција и изградба на нова непрекината велосипедска мрежа во градот
- Подобрување на мрежата велосипедски патеки од 50 км во 10 скопски општини
- Преместување на патишта и воведување велосипедски ленти
- Активности за обезбедување паркинзи и заштита на просторот наменет за возење велосипед од нелегално паркирање.

Важен дел од проектот беше спроведувањето на шема на субвенции за купување велосипеди за граѓаните. Граѓаните добија субвенција од 40% од цената на велосипедот или до 4.000 денари за набавка на нов велосипед (околу 2.800 велосипеди беа субвенционирани во 2017 година).

Град Подгорица

Проект: **Изградба на нова и континуирано одржување на велосипедската инфраструктура во главниот град**

Во текот на 2015 година, главниот град започна активности за реализација на проект за изградба на велосипедски патеки преку реконструкција и адаптација на градските патишта според препораките и упатствата дадени во Просторниот план за Подгорица (ППП). Решението за урбанистичко планирање предвидува изградба на велосипедски патеки со вкупна должина од околу 14,5 км, дефинирани со пет коридори.

Во 2015 година, првата велосипедска патека (Коридор 3) беше завршена со еднонасочен коридор со вкупна должина од 2,9 км. Работите на сите коридори беа спроведени во текот на 2016 година. Во 2017 година беа завршени работи на Коридорот 1 со вкупна должина во еден правец од 2,6 км и Коридорот 2 со вкупна должина во еден правец од 3,9 км. Останатиот Коридор 4, со вкупна должина во еден правец од 3 километри, треба да биде завршен во 2018 година. Вкупната инвестиција изнесува околу 1,1 милион евра, а 925.000 евра веќе беа потрошени за реализација на првите четири коридори. Вкупната должина на велосипедските ленти и еднонасочната патека е околу 13,5 км, а веќе се изградени 10,5 км.

Град Подгорица

Проект: **Изградба на инфраструктура за одржлив сообраќај**

Покрај велосипедските патеки, беа изградени голем број паркиралишта за велосипеди. Во насока на зголемување на пешачката култура во Подгорица, изграден е пешачки мост и паркови со пешачки површини. Заради релаксирање и ефикасност на сообраќајот на одделни патишта, изградени беа кружни текови за да се намали вкрстувањето на возилата и метежот, што резултираше со помала потрошувачка на гориво и намалена емисија на загадувачи. Понатаму, изградбата на мини-обиколница, како и неколку мостови, резултираше со побрз проток на сообраќајот, намалување на метежот, подобрен квалитет на воздухот, зголемена безбедност и генерално подобрени микроклими во смисла на намалување на ефектот на „урбаниот топлински остров“.

Град Подгорица

Проект: **Студија за долгорочен развој на јавниот градски и приградски сообраќај во**

Подгорица

Главната цел на Студијата е подобрување на јавниот превоз во Подгорица. Студијата предложи збир на мерки, кои се опишани во форма на три сценарија кои се разликуваат на мрежата на автобуски линии и бројот на автобуски поаѓања на тие линии. Сите три сценарија го опфаќаат истиот систем за наплата, употребата на електронски бесконтактни паметни картички и интеграцијата на јавниот и приградскиот сообраќај, што значи дека електронската мапа може да се користи во возилата на различни превозници.

Град Подгорица

Проект: **проект на ГИЗ ОРФ ЕЕ - Мрежа на енергетски ефикасни главни градови во Југоисточна Европа - НЕЕС**

Успешната реализација на проектот НЕЕС резултираше со бројни достигнувања во Подгорица:

- Градот Подгорица се приклучи на Иницијативата за Пакт на градоначалници на ЕУ (CoM) и ги прифати обврските
- Акцискиот план за одржлива енергија (SEAP) на главниот град Подгорица беше развиен според условите на CoM и усвоен од Градскиот совет.
- Јакнење на капацитетите на градската администрација и воведување управување со енергијата
- Основање и успешна работа на Инфо-центри за енергетска ефикасност и Инфо-пунктови во главниот град Подгорица
- Зајакнување на соработката меѓу главните градови од ЈИЕ и трансфер на знаења и искуства меѓу нив.

Мерките за ОУМ во Подгорица беа важен дел од SEAP, што доведе до спроведување на бројни проекти за ОУМ. Може да се каже дека овој документ беше основа за развој на ОУМ во Подгорица.

Општина Тиват

Проект: **Подобрување на сообраќајниот сектор во општина Тиват**

Општината Тиват континуирано вложува напори за надминување на сообраќајните предизвици во последните неколку години, а најзначајните се презентирани овде под закрила на проектот Подобрување на сообраќајниот сектор во општина Тиват:

- Нови сообраќајни прописи – регулирање на сообраќајот и паркирање
- Отворање паркиралишта близу станици за јавен превоз
- Подобрување на сообраќајната инфраструктура – тротоари, сигнализација, побезбедни

пешачки премини, пристапни рампи за лица со инвалидитет, подземни премини за пешаци

- Подобрување на велосипедските капацитети

- Уредување на пешачките патеки и одржување на постојните пешачки и велосипедски патеки

- Кружни текови на главниот пат – еден во близина на влезот во центарот на градот и другиот во близина на аеродромот во Тиват

- Континуирани активности за подигање на јавната свест за ОУМ.

Општина Пераст

Проект: **Одржлив транспортен систем во општина Пераст**

Целта на проектот е да се воспостават нови модерни и софистицирани транспортни техники земајќи го предвид зачувувањето на животната средина во општина Пераст.

Основната идеја е ограничена сообраќајна зона каде само жителите, лицата со инвалидитет и добавувачите на храна ќе можат да влезат во општината со моторни возила. Две паркиралишта ќе бидат лоцирани на влезот и излезот на општината. Велосипедите, електричните автомобили и „Segway“ тротинети ќе се користат како превозни средства и ќе се контролираат преку системот за контрола на пристапот. Софтверскиот менаџер поврзан со системот за контрола на пристапот ќе го контролира паркирањето и информативните табли. Потребната енергија ќе се обезбедува преку фотоволтаични панели.

СРБИЈА

Град Белград

Проект: **Поддршка за одржлив транспорт во град Белград**

Поддршката за одржлив транспорт во градот Белград, финансирана од Глобалниот фонд за заштита на животната средина (GEF), беше спроведена во 2013 година од страна на UNDP во партнерство со Министерството за земјоделство и заштита на животната средина и градот Белград, преку Агенцијата за развој на земјишта и Секретаријатот за транспорт. Главната цел на проектот беше намалување на емисиите во градот Белград преку подобрување на шемата за јавен превоз, зајакнување на учеството на велосипедистите во сообраќајот и обезбедување рамка за одржлив градски превоз. Некои од најважните резултати на проектот беа објавувањето на „Инструмент за одржлива урбана мобилност“ и подготовката на првата фаза на ПОУМ на градот Белград.

Град Крушевац

Проект: **Развој и спроведување План за одржлива урбана мобилност на град Крушевац 2017-2030⁶⁹**

ПОУМ на градот Крушевац, првиот ПОУМ развиен во Србија, ја дефинира визијата, долгорочните и среднорочните цели и мерки за развој на одржлива урбана мобилност на територијата на градот Крушевац до 2030 година. Со цел успешно спроведување на ПОУМ, Градскиот совет именуваше деветчлена Комисија за спроведување на ОУМ (членови на Градскиот совет за безбедност во сообраќајот, Градскиот комитет за урбанизам и Градскиот комитет за заштита на животната средина, претставници на одделенијата за урбанистичко планирање и управување со паркирањето на Градска администрација, претставници од јавниот превозник и од други приватни компании итн.) во декември 2017 година.

Една од мерките на ПОУМ за едукација и подигнување на јавната свест за ОУМ е воспоставување мрежа на координатори за мобилност во градинките, основните и средните училишта како врски меѓу градските власти и институциите во сопственост на градот. ПОУМ на градот Крушевац од 2017-2030 година беше усвоен од страна на Градското собрание на 27 ноември 2017 година, а Мрежата на координатори за мобилност беше формирана во февруари 2018 година. Во моментот, има 37 назначени координатори за секоја градинка, основно и средно училиште од урбаните и руралните делови на градот.

Град Крушевац

Проект: **Воведување „Play-out“ улица во центарот на градот**

69

Достапно на: http://krusevac.rs/images/stories/dokumenta/poum_krusevac.pdf

Проектот „Play-out“ улица (привремено затворање на главната улица за сообраќај на моторни возила) започна во 2015 година, кога дел од улицата Видовданска беше затворена за секаков сообраќај на моторни возила во текот на седумте дена на Европската недела на мобилност во периодот од 18 до 22 часот. Следната 2016 година, привременото затворање на дел од улицата Видовданска траеше подолго, од јули до крајот на септември. Во 2017, пак, како одговор на барањата на граѓаните, затворањето на дел од главната улица за сообраќај што овозможува јавен простор за други активности траеше уште подолго: од 1 јуни до почетокот на октомври. Областа без сообраќај на моторни возила беше окупирана со детски активности (возење ролерки, велосипеди итн.). Во 2018 година, улицата Видовданска ќе биде затворена од 1 мај до 1 октомври. Овој проект ги прикажува сите придобивки на „Улицата за луѓето“ во споредба со „Улицата за возилата“.

Град Шабац

Проект: **Савапарк**⁷⁰

Проектот Савапарк регулира широка површина на брегот на реката Сава во Шабац долг 4,5 километри, опфаќајќи површина од околу 350 хектари, со цел да го претвори ова претежно неискористено подрачје во зелен рекреативен парк за граѓаните. Поради големината на подрачјето и барањата за пристапност до сите неопходно е да има малку сообраќај, но во рамките на паркот тој е ограничен на електрични возила. Предвидено е паркирање во катни гаражи со зелени фасади, со приоритетно паркирање за лица со инвалидитет и електрични возила. Проектот Савапарк промовира одржливи начини на превоз и ги поттикнува корисниците да одат пешки или да возат велосипед додека уживаат во паркот.

Град Шабац

Проект: **Развој на јавни простори**⁷¹

Проектот за Развој на јавните простори започна во 2015 година кога едно јавно паркиралиште на главниот плоштад во градот беше претворено во простор отворен за пешаци, велосипеди и детско игралиште. Следната фаза од проектот беше реконструкција на Градскиот парк, која се спроведе во 2016 година, кога беше изградена нова мрежа на пешачки и велосипедски патеки.

Целта на градската власт е да се реконструираат три главни градски плоштади и три паркови (еден главен парк и два локални парка), проширување на пешачките зони и поврзување на јавните простори до крајот на 2020 година.

70 Повеќе информации на: <http://www.plansabac.co.rs/en/usvojen-pdr-savapark-u-sapcu/>

71 Повеќе информации на: <http://www.plansabac.co.rs/en/portfolio/trg-sabackih-zrtava/>

РОДОВА ЕДНАКВОСТ ВО РАМКИТЕ НА ОУМЗЈИЕ

РОДОВА ЕДНАКВОСТ ВО ЗЕМЈИТЕ ОД ЈИЕ

Агендата за 2030 година и новиот Европски консензус за развој јасно ја нагласуваат централната улога на родовата еднаквост (РЕ) во одржливиот развој⁷². Како основен фактор за постигнување одржливи промени, РЕ е една од клучните вредности врз кои се темели проектот ОУМЗЈИЕ. Родово диференцираните процедури и непоколебливите напори да се обезбеди жените и мажите да уживаат еднакви можности се меѓу карактеристиките што треба да го дефинираат сообраќајниот сектор во земјите од ЈИЕ. Земјите од ЈИЕ се карактеризираат со постојани нееднаквости меѓу жените и мажите, а истовремено се соочуваат со слични предизвици поврзани со дискриминацијата на жените (висока стапка на невработеност и стапка на неактивност кај жените, неплатена работа во облик на нега што се врши речиси исклучиво од жените, ниска застапеност на жените во процесот на донесување одлуки, професионални и образовни профили што во голема мера се родово диференцирани, висока инциденца на семејно насилство). На односот помеѓу жените и мажите во земјите од ЈИЕ значително влијаеше неодамнешната историја и одговорите на власта кои произлегоа во постконфликтната реконструкција, градење на државата и пристапот во ЕУ⁷³. Иако постои сеопфатна правна и политичка рамка за родова еднаквост, во пракса жените не уживаат де факто еднакви права. На Националните акциски планови за родовите им се посветува малку внимание; тие се недоволно финансирани и незадоволително спроведени.

Општо земено, РЕ и натаму е неистражена во земјите од ЈИЕ, особено во однос на прашањето на климатската заштита. Единствената публикација достапна во регионот е делот за родовите во рамките на Третиот национален извештај за климатските промени на Македонија, изготвен во рамките на извештајот за напредокот на земјата за Рамковната конвенција на Обединетите нации за климатски промени (UNFCCC) во 2014 година. Ова е исклучок во регионот. Таа дава темелен преглед за родовите и климатските промени во Македонија. Документот содржи показатели за родовите и климатските промени, како и предлог-акциски план за родовите и адаптацијата и ублажувањето на климатските промени. Соодветните реформски процеси имаат релативно слична динамика. До одреден степен, активностите се одвиваат во сеопфатно опкружување каде директивите на ЕУ имаат цел поголема еднаквост меѓу половите. Во исто време, динамиката во овие економии во транзиција се карактеризира со потрага по нов национален идентитет, која генерално е поткрепена со враќање кон традиционалните и во голема мера стереотипни

72 GIZ Gender Strategy, March 2012

73 Dolly Wittberger, PhD, ORF Energy Efficiency - Gender Assessment, December 2014

и нееднакви родови норми и вредности. Како резултат на тоа, за односите меѓу женските и машките граѓани има постојано оспорување, преговарање и одново дефинирање, како и за нивниот однос кон државата. Предизвиците што следат се особено евидентни во областите што се во голема мера спорни како што се управување со енергијата и во сегашната состојба на родовата рамноправност. Динамиката дополнително е под влијание на тековната економска и финансиска криза.

Предизвиците на ОУМЗЈИЕ РЕ се следните:

- Недостаток на политики, законодавство и прописи за РЕ
- Недостаток на интервенции за вклучување на РЕ во главните политики
- Недостаток на анализи, студии и истражувања за РЕ
- Недостаток на напори за подигнување на свеста и сензибилизација за РЕ
- Недостаток на податоци и информации за родовата димензија во енергетскиот сектор на ОУМ
- Ниска застапеност и учество на жените во секторот за ОУМ (креирање политики, вработување, образование/студии/обука, граѓанска ангажираност)
- Поповолни услови за вработување за мажите (пристап, плата, кариера итн.)
- Недостаток на родово сензитивни тестирања и искуство во прикажувањето како да се решаваат темите поврзани со ОУМ на практичен и родово одговорен начин
- Жените се речиси исклучиво одговорни за обезбедување неплатена работа (грижа за домаќинства, деца, болни и нега на постари лица), што претставува недоволно искористување на човечките капацитети и ресурси и во голема мера придонесува за временското оптоварување на жените.
- Недоволно водење сметка за безбедноста на жените и девојките при планирањето на ОУМ.
- Недоволно водење сметка за улогата на жените и девојките при планирањето на ОУМ.

ПРЕПОРАКИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА РОДОВАТА ЕДНАКВОСТ ВО РАМКИТЕ НА ОУМЗЈИЕ

Можностите за подобрување на родовата еднаквост во рамките на ОУМЗЈИЕ се големи, а главните препораки се следниве:

- Дрastically зголемување на бројот на женски носители на одлуки на сите нивоа
- Спроведување политики и законодавство за РЕ во земјите од ЈИЕ
- Еднакви услови за вработување (плата, развој на кариера, услови за работа итн.)

- Спроведување на континуирани информативни и едукативни активности насочени кон зголемување на јавната свест за РЕ
- Поставување фокусни точки за родовите или експерти за родова еднаквост како задолжителни вработени во јавните власти, институции и организации на сите нивоа
- Постојење силна женска техничка експертиза во јавните власти, институции и организации на сите нивоа
- Воспоставување финансиски шеми за невладините организации кои се занимаваат со прашањата на РЕ
- РЕ како строг критериум за оценување на финансиските механизми на ЕУ (Хоризонт 2020, ИПА II, програми за европска територијална соработка, CIVITAS, ELENA итн.).

Може да се заклучи дека исполнувањето на целите за РЕ нема да биде лесна задача во земјите од Југоисточна Европа, но со континуирана поддршка на меѓународните организации, првенствено на Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (ГИЗ), несомнено е возможно да се постигне во догледно време.

НАЈДОБРИ НАЧИНИ ЗА РАЗВОЈ НА ГРАДОВИ/ОПШТИНИ НА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ ОД ЗЕМЈИТЕ НА ЈИЕ – ГРАД/ОПШТИНА НА ОУМ ОД ЈИЕ

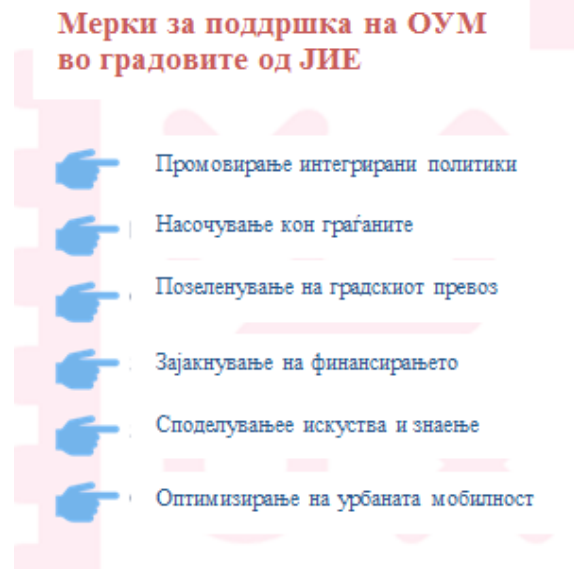


Слика 25: 6 главни цели на ОУМЗЈИЕ



Слика 26: 8 цели на ОУМЗЈИЕ во градовите

Општо земено, најдобрите начини за постигнување на шесте главни цели на ОУМЗЈИЕ и осумте цели на ОУМЗЈИЕ во градовите се прикажани на Слика 26.



Слика 27: Најдобри начини за поддршка на одржливата урбана мобилност во градовите/општините од ЈИЕ

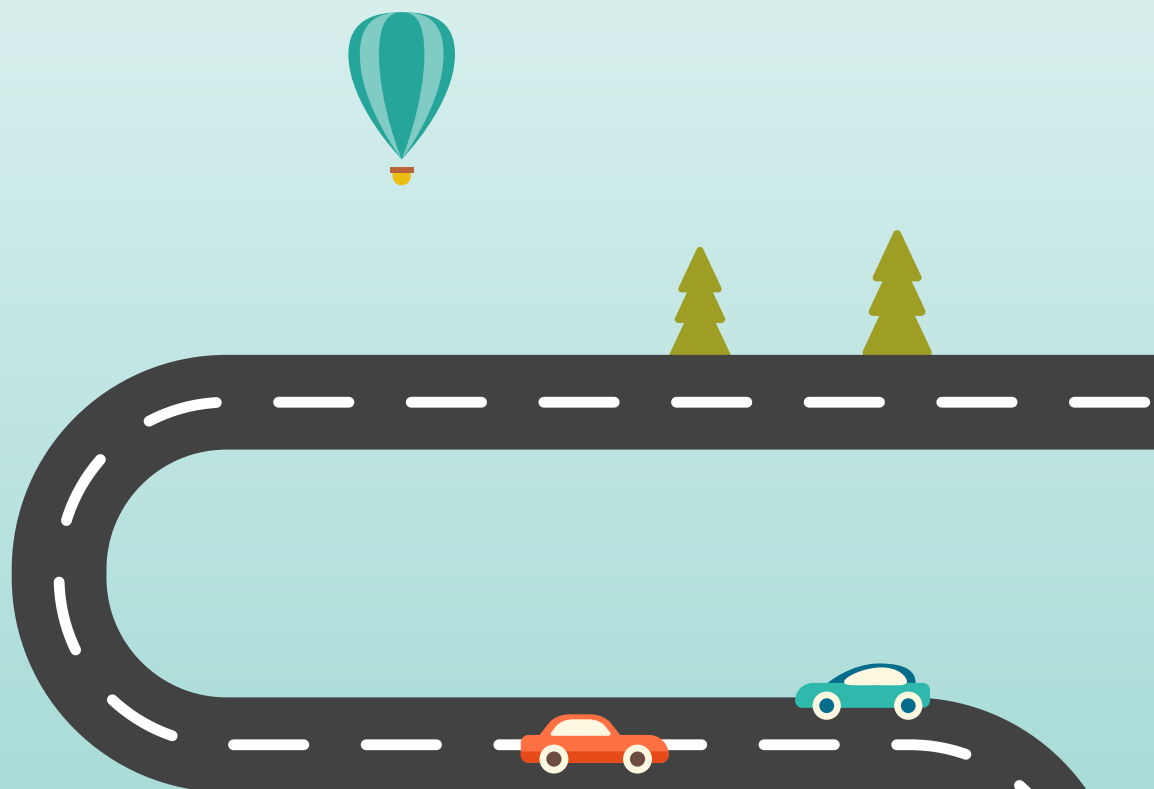
Активностите што треба да се преземат со цел да се воспостави Град/Општина на ОУМ од ЈИЕ се поделени во шест главни категории:

- Стратешки
- Законодавни и регулаторни
- Технички
- Фискални/финансиски
- Комуникациски/јакнење на капацитетите
- Истражување и развој.


| | |
|--|---|
| СТРАШКИ | Воспоставување поддршка низ политичкиот спектар за да се воспостави Град /Општина на ОУМ од ЈИЕ |
| | Воспоставување независна комисија која постојано ќе следи и ќе известува за напредокот на развојот на Градот/Општината на ОУМ од ЈИЕ, вклучувајќи и давање препораки за подобрувања и периодични надградби |
| | Спроведување систематска процена на бариерите за развојот на ОУМ во секој сегмент и развивање одговори на политиките за решавање на секоја бариера |
| | Воспоставување цел за искоренување на енергетската сиромаштија преку подобрување на ОУМ во Градот/Општината од ЈИЕ |
| | Развивање холистички цели во рамките на повеќе политики кои се надополнуваат и придонесуваат за исполнување на други цели во сродни полиња, на пр. одржлива урбанизација, ефикасност на ресурсите, одржлива изградба, одржлива мобилност итн. |
| | Воспоставување широка група на засегнати страни како форум за консултации, формулирање политики и повратни информации за практичните прашања и бариери за развојот на ОУМ врз основа на принципите на РЕ |
| ЗАКОНОДАВНИ | Идентификување точки за активирање и развивање соодветни национални закони за ОУМ за поттикнување на развојот на ОУМ |
| | Развивање и спроведување регулативи за ОУМ на општинско ниво, вклучувајќи ја и перспективата на РЕ |
| | Развивање национални стратегии за локална употреба на технологии со ниски/нулта јаглеродни емисии за да се осигури дека е воспоставено позитивно опкружување за ОУМ |
| | Развивање национален ПОУМ |
| | Овластување за развој на планови за ОУМ за градовите со повеќе од 30.000 жители |
| | Развивање и спроведување на систем за следење и верификација на ОУМ со воведување показатели за одржлива урбана мобилност (SUMI) |
| ТЕХНИЧКИ | Развивање стандарди кои прогресивно и редовно се зајакнуваат како одговор на искуствата и новите технолошки решенија |
| | Анализирање на потенцијалот за ефикасни решенија за мобилност со ниски јаглеродни емисии во Градот/Општината |
| | Обезбедување правилно следење и спроведување на усогласеноста со еко стандардите |
| | Развивање добро спакувани решенија кои можат лесно да се реплицираат во различни градови |
| | Воведување стандарди за квалитет/системи за сертификација за возилата за јавен превоз |
| | Спроведување паметни сообраќајни решенија (интелигентни семафори, мерачи на проток на сообраќај и сл.) |
| Обезбедување правилно следење и спроведување на усогласеноста со паметните сообраќајни стандарди | |

| | |
|--|--|
| Ф И Н А Н С И С К И | Обезбедување извори на финансирање за развој на ОУМ и механизми кои ефикасно го искористуваат приватниот капитал |
| | Пресметување на монетарната вредност на пропратните придобивки (на пр., за здравството, вработеноста итн.) во одлуките за јавно финансирање |
| | Развивање средства за финансирање, приспособени на специфичните пазарни сегменти, кои обезбедуваат едноставен („едношалтерски систем“) и комерцијално привлечен извор на финансирање различни мерки за ОУМ |
| | Развивање механизми за да се поттикне спроведувањето на мерките за ОУМ преку финансирање од трети страни |
| | Зајакнување на механизмите за одредување на цените на енергијата/јаглеродот за да се обезбедат вистинските економски сигнали |
| | Отстранување на субвенциите за фосилни горива за да се елиминираат негативните стимулации кои ги спречуваат инвестициите |
| | Земање предвид на механизмите „bonus-malus“, на пр. системи за оданочување на имотот (кои ги наградуваат еколошките возила, а ги казнуваат нееколошките) и одредување на цените на изворите на енергија |
| К А П А Ц И Т Е Т И | Воспоставување јавно достапни бази на податоци кои ги демонстрираат случувањата поврзани со ОУМ |
| | Стекнување вештини и обезбедување програми за обука кои ги опфаќаат клучните професии и дисциплини |
| | Воспоставување мрежи за споделување знаења и искуства низ земјите од ЈИЕ |
| | Поттикнување на развојот на локалниот синџир на снабдување за максимизирање на макроекономските придобивки и за минимизирање на вградените емисии на CO2 |
| | Развивање промотивни активности и активности на дисеминација кои ја сензибилизираат јавноста да презема мерки за ОУМ |
| | Редовно и јавно информирање и комуницирање за напредокот на развојот на ОУМ |
| И & Р | Вклучете ги сите засегнати страни во сите фази на развојот на ПОУМ |
| | Поддршка на проекти за истражување, развој и демонстрација на нови и подобрени технологии и техники за развој на ОУМ |
| | Вклучување на сите засегнати страни од областа на истражувањето и развојот (R&D) во сите фази на развојот на ОУМ |

| 21 ЧЕКОР ДО ГРАД /ОПШТИНА НА ОУМ ОД ЈИЕ | |
|---|--|
| 1. | Давање јавна изјава за постанување Град/Општина на ОУМ од ЈИЕ |
| 2. | Градење успешна организациска структура врз основа на принципите на РЕ (Поглавје 9) |
| 3. | Искористување на меѓународната поддршка |
| 4. | Искористување на охрабрувањето и примерите на други пионери |
| 5. | Искористување на развојот на ПОУМ |
| 6. | Идентификација на конкретни мерки за подобрување на состојбата со превозот во општините, вклучувајќи ги принципи на РЕ |
| 7. | Искористување на учеството во Европската недела на мобилност (Поглавје 11) |
| 8. | Корисни алатки достапни за Градовите/Општините на ОУМ од ЈИЕ |
| 9. | Зајакнување на економскиот развој на Градот/Општината преку спроведување мерки за ОУМ и создавање нови (зелени) работни места |
| 10. | Соработка меѓу општините со цел да се развие ОУМ |
| 11. | Искористување на иницијативите, програмите, платформите и партнерствата за ОУМ на ЕУ (Поглавје 2) |
| 12. | Воспоставување показатели за одржлива урбана мобилност (SUMI) |
| 13. | Идентификација и континуирана примена на расположливите фондови на ЕУ (Поглавје 12) |
| 14. | Размена на искуства и најдобри практики од еден град до друг (Поглавје 13) |
| 15. | Започнување со мерење на емисиите на стакленички гасови во Градот/Општината |
| 16. | Развој на заеднички искуства и знаења во Градовите/Општините на ОУМ од ЈИЕ |
| 17. | Континуирани обуки за ОУМ за различни целни групи: Знаењето е моќ! |
| 18. | Континуирани активности и кампањи за подигање на јавната свест за ОУМ |
| 19. | Воспоставување иновативни финансиски инструменти за спроведување мерки за ОУМ (ЈПП, групно финансирање итн.) |
| 20. | Подобрување на квалитетот на животот во Градовите/Општините на ОУМ од ЈИЕ преку намалување на загадувањето на воздухот, подобрување на квалитетот на воздухот, намалување на сообраќајниот метеж и сл. |
| 21. | Подобрување на севкупниот квалитет на животот во Градовите/Општините на ОУМ од ЈИЕ преку развој на ОУМ заснована на мотото: Улици за луѓето, не за автомобилите! |



Objavio:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu - Energetska efikasnost (ORF-EE)
Zmaja od Bosne 7-7a (Importanne Centar 03/IV)
71000 Sarajevo, Bosna i Hercegovina
T + 387 33 957 500
F + 387 33 957 501
GIZ-BosnienHerzegowina@giz.de
www.giz.de/regional-funds-southeasteurope
 @ORFEnergyEfficiency