



german
cooperation

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Бел документ



За развој и планирање на одржлива урбана мобилност во Република Северна Македонија

Implemented by:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

In cooperation with:

CRPM Center for
Research and
Policy
Making
... policy impact since 2004



Бел документ

За развој и планирање на одржлива урбана мобилност во Република Северна Македонија

Implemented by:

In cooperation with:

ИМПРЕСУМ

Објавено од сѝрана на:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Регистрирани канцеларији: 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

T + 387 33 957 500

F + 387 33 957 521

giz-bosnienherzegowina@giz.de

www.giz.de

Даѝум:

август, 2019

Дизајн и обрабојка:

„Армариум“ – Скопје

ул. „Аминта Трети“ бр.30,1/1

1000, Скопје

Северна Македонија

Тексѝ:

проф. д-р Јасмина Буневска-Талевска

м-р Златко Симоновски

Уредник:

Јасна Секуловиќ, проектна менаџерка при GIZ ORF EE

ГИЗ не е одговорен за содржината на оваа публикација.

Во име на Германското сојузно министерство за економска соработка и развој (БМЗ).



Содржина

Вовед	7
<i>1. Планирање на одржлива урбана мобилност – зошто?</i>	7
Што е ПОУМ?	8
Законодавство и прописи на ЕУ	10
Урбана агенда на ООН	11
Програми и иницијативи за одржлива урбана мобилност на ЕУ	11
Примери од добрите практики на ЕУ	13
Одржлива урбана мобилност во Република Северна Македонија	16
<i>2. Планирањето на одржлива урбана мобилност низ очите на граѓаниите на РСМ</i>	18
Вовед и пристап	18
Преглед на добиените податоци	19
Задоволство од постојната инфраструктура	19
Предизвици	20
Свест	22
Пораки за град кон одржлива урбана мобилност	23
Најголемиот град во земјата напорно работи.....	24
Постоен процес на планирање на мобилноста во градовите на РСМ	25
Примери од добра пракса во РСМ	26
Заклучок и препораки	26





Вовед

Овој документ е изработен од Центарот за истражување и креирање политики - ЦИКП Скопје во соработка со GlZ – Отворениот регионален фонд за Југоисточна Европа за енергетска ефикасност, а во рамките на проектот „Регионална соработка и развој на вештините на пратениците во Југоисточна Европа за теми поврзани со одржливата урбана мобилност“.

Белиот документ треба да им послужи на пратениците во насока на дефинирање визија и правец кој ќе го заземе земјата и општините во поглед на одржливата урбана мобилност, но и да послужи како водилка за сите останати чинители.

1. Планирање на одржлива урбана мобилност – зошто?

Урбанизацијата е процес кој уште во првата деценија од 21 век го помина прагот од 50% население кое живее во градовите и има тренд на понатамошен раст, па се верува дека до 2050 година во градовите ќе живее 70% од населението. Поради современиот начин на живот, многу градови се соочуваат со штетното влијание на сообраќајните процеси пресликано низ автоцентричноста, сообраќајниот метеж, низ недостаток на места за паркирање и зелени површини, што, пак, сè заедно влијае на економските, еколошки и здравствени аспекти на општеството (животната средина, здравјето и безбедноста на граѓаните). Статистиките на Светската здравствена организација укажуваат дека зависноста од моторни возила одзема речиси 7 милиони животи годишно, од кои 3,3 милиони како резултат на болести поврзани со загадувањето на воздухот, каде што сообраќајот учествува со повеќе од 25%, а 1,3 милиони гинат во сообраќајни незгоди.

Во Република Северна Македонија (РСМ), општините се погодени од депопулација и демографско стареење, регионални диспаритети, проблеми со урбаната култура, проблеми со културата на безбедноста во сообраќајот, проблеми во врска со заштитата на животната средина, вклучително и климатските промени. Исто така, на национално ниво е препознаена проблематиката на бесправна изградба и слаба техничка и социјална инфраструктура. Со цел да се намалат тие разлики и да се подобри состојбата на терен, потребни се заеднички напори на јавните чинители на сите нивоа на локалната власт, како и учество и на приватниот и на невладиниот сектор. Следствено, за да се следи овој тренд, основен предуслов е да се решаваат проблемите поврзани со мобилноста на населението во градовите, уредувањето и ре/организијата на градскиот простор, со посебен осврт на сообраќајните проблеми, ре/дизајнот на уличната мрежа и ре/локацијата на уличниот простор, што се важни теми на развојните агенди и на европско и на светско ниво, а неспорно и во нашата држава.

Оттука, планирањето на мобилноста на локално ниво е замислено како алатка со која локалните самоуправи ќе го подигнат нивото на планирање во областа на урбанизмот и сообраќајот од една страна, а од друга ќе им помогнат на граѓаните да се издигнат на ниво на повисок ранг според мерките за одржлива економија и напредна технологија, пристапност, функционална полицентричност и развиен урбан идентитет, дотолку повеќе што **Урбаната мобилност е социјално право на граѓани!**



Што е ПОУМ?

План за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) е стратешки план кој се надоврзува на постојната пракса во планирањето, при што со вклучување на интеграциски, партиципативни и евалуациски принципи, прави обид да ги задоволи потребите на граѓаните за мобилност, сега и во иднина, како и да осигури подобар квалитет на живот во градовите и нивната околина (Според Европската комисија (ЕК), ELTIS, 2013).

ПОУМ е алтернативен пристап во планирањето со кој се прави исчекор за да се надминат проблемите на традиционалното планирање.

ТРАДИЦИОНАЛНО ПЛАНИРАЊЕ	ПЛАН НА ОДРЖЛИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ
Основна цел: Сообраќај е проток и БРЗИНА	Основна цел: Подигнување на квалитетот на живот и пристап за сите корисници
Главна шема: Инфраструктура	Главна шема: Комбинација од инфраструктура, информации и промоција
Фокус: ВО ФОКУСОТ СЕ АВТОМОБИЛИТЕ Големи и скапи проекти	Фокус: ВО ФОКУСОТ СЕ ЛУЃЕТО Ефективно постигнување цели
Изработка: Само стручен пристап	Изработка: Партиципативен пристап на голем број чинители и граѓани
Следење: Ограничена оцена на влијанија	Следење: Интензивно следење и оцена на циклусот
Производ: АКО ПЛАНИРАТЕ ГРАД ЗА ВОЗИЛА И СООБРАЌАЈ - ДОБИВАТЕ ВОЗИЛА И СООБРАЌАЈ	Производ: АКО ПЛАНИРАТЕ ГРАД ЗА ЛУЃЕ И ПРОСТОР - ДОБИВАТЕ ЛУЃЕ И ПРОСТОР

Слика 1: Компаративен приказ на планирањето на урбаната мобилност наспроти традиционалното сообраќајно планирање

Основна ЦЕЛ на овие планови е создавање одржлив транспортен систем во градовите со помош на обезбедување на:

1. **Економска ефикасност** – подобрување на ефикасноста на урбаната транспортна мрежа.
2. **Одржливост на животната средина** – минимизирање на емисиите и загадувачите поврзани со урбаниот транспорт.
3. **Пристапност и социјална инклузија** – осигурување дека на сите граѓани им се понудени транспортни опции за пристап до сите дестинации и услуги.
4. **Безбедност** – осигурување лична безбедност во урбаниот транспортен систем.
5. **Квалитет на живот** – придонес кон подобрување на атрактивноста и квалитетот на животната средина и урбан дизајн со придобивки за граѓаните, економијата и општеството како целина.



Основните карактеристики на ПОУМ се темелат врз постојната пракса и законската рамка:

- ✓ Краткорочна/долгорочна визија и јасен план за спроведување;
- ✓ Партиципативен пристап;
- ✓ Балансиран и интегриран развој на сите транспортни модели;
- ✓ Хоризонтална и вертикална институционална/меѓусекторска интеграција;
- ✓ Оцена на постојните и идни параметри на анализираниот сообраќаен систем;
- ✓ Набљудување, преглед и извештаи;

Основни придобивки од ПОУМ се:

- 1. Подобрување на квалитетот на живот во градовите;**
ПОУМ е план за луѓето, а не за автомобилите! Овој алтернативен вид на планирање во себе носи емоционална ѓорака, како на пример, кога зголемувањето на безбедноста на децата е една од целите.
- 2. Подобри здравје и околина за човекот;**
Подобрувањето на квалитетот на воздухот, намалувањето на бучавата и ублажувањето на климатските промени води кон позитивни придобивки и во поглед на здравјето на човекот и во поглед на здравствениот заштитен;
- 3. Олеснување на мобилноста и подобрување на пристапноста;**
Со планирање ориентирано кон луѓето, се добива подобрување на мобилноста и подобар пристап и во просекот и кон услугите.
- 4. Нова политичка визија и интеграциски пристап за подготовка на подобри планови и ефективно следење на законските обврски;**
Политичарите коишто ќе ја прифатат визијата за ПОУМ се политичари кои гледаат кон иднината и политичари кои со сигурност ќе можат да се пофалат дека исполнителите одредени законски одредби, како на пример: Директивата 2009/33/EЗ од 2009 година за промовирање на чисти и енергетско-ефикасни возила за патен превоз – Директива за чисти возила.
- 5. Зголемување на сигурноста и безбедноста на сообраќајот на патиштата;**
Една од основните цели е, секако, компонентите на ПОУМ за зголемување на сигурноста и безбедноста на сите граѓани учесници во сообраќајот, а особено на децата.
- 6. Зголемување на културата во сообраќајот;**
Мобилноста и безбедноста се компоненти на одржливиот планирање кои мора да се развиваат и да се следат истовремено. Имено, и во Зелената книга за урбана мобилност под наслов „Кон нова култура за урбана мобилност – 2007“ се дефинираат овие начела;
- 7. Успешни градови, успешни локални самоуправи и пристап до средства;**
ПОУМ нуди одлични можности за пристап до фондови за реализација на нови или иновативни решенија, на тој начин создавајќи услови за реален напредок меѓу општините и/или локалните самоуправи;
- 8. Придвижување кон нова култура за мобилност;**
ПОУМ нуди долгорочна стратешка визија, а културата на планирање е НОВА, затоа што ги интегрира секторите, институциите и граѓаните;



Законодавство и прописи на ЕУ

ЕУ има донесено поголем број предлог-политики, повелби и декларации со кои се утврдува рамката на одржливиот и интегрален урбан развој во нејзините држави членки.

Имено, иницијативите и активностите на Комисијата на ЕУ се преточени во прописи и насоки за подобрување на квалитетот на живеење во градовите, втемелени во:

- ✓ Зелена книга за урбана мобилност – Кон нова култура за урбана мобилност (2007). Во неа беа утврдени 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 кој е најдобриот пристап за да се обезбеди поддршка;
- ✓ Акционен план за урбана мобилност (2009);
- ✓ Бела книга - Transport White Paper (2011), во која е подвлечено дека градовите со специфичен број жители треба да бидат охрабрени да развијат сопствен план за одржлива урбана мобилност согласно националните стандарди, темелени на насоките на ЕУ. Две основни цели на белиот документ се:
 - Намалување на автомобили со погон на конвенционални горива за 50% до 2030 година и целосно исфрлање од градовите до 2050 година;
 - „FREE CO₂“ Урбана логистика до 2030 година;
 - Намалување на емисиите од транспортот за 60% до 2050 година.
- ✓ Водичи за методолошко развивање на урбаната мобилност, како на пример: Пакетот за урбана мобилност - Urban Mobility Package (2013), во кој е јасно дефинирана врската помеѓу фондовите на ЕУ и зрелоста на градовите да креираат и да спроведуваат мерки за управување со мобилноста. Главниот елемент на овој документ е преточен во слоганот: „Заедно кон конкурентна урбана мобилност со ефикасни ресурси“, а вклучува:
 - ✓ Акциони планови за безбедност на патниот сообраќај;
 - ✓ Акциони планови за урбана логистика;
 - ✓ Акциони планови за интелигентни транспортни системи;
 - ✓ Водич за носителите на одлуки во процесот на развивање на урбаната мобилност;
 - ✓ Насоки (Guidelines) за одржлива урбана мобилност – двете верзии од 2014 и 2019 година - Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.
- ✓ Стратегија на ЕУ за мобилност со ниски емисии (2016)¹
- ✓ Урбана агенда на ЕУ – Пакт на Амстердам (2016)²
- ✓ Акциски план за партнерство за урбана мобилност (2019)³

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0501>

² <https://ec.europa.eu/futurium/en/content/pact-amsterdam>

<https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>

³ https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_actions_in_a_nutshell_en.pdf



Урбана аџенда на ООН

Новата Урбана аџенда на Обединетите нации усвоена во октомври 2016 година за време на Хабитат III конференцијата ги обврзува земјите членки да ја спроведуваат низ партиципативните политики на национално и локално ниво.

Во параграфот 15. одредено е дека владите имаат водечка улога во дефинирањето и спроведувањето на политиките и законите во делот на урбаниот развој, како и тоа дека е подеднакво важен придонесот на локалните самоуправи и граѓанството.

Целта 11, како една од 17-те цели за одржлив развој кои заедно ја сочинуваат Агендата за одржлив развој 2030 на Обединетите нации, се однесува на градовите кои треба да бидат одржливи, безбедни и резилентни.

Во рамки на целта 11, одредени се 10 потцели, и тоа:

- ✓ 11.1 пристап кон соодветно, безбедно и пристапно домување,
- ✓ 11.2 пристап кон сигурен, пристапен, достапен и одржлив транспортен систем за сите, подобрување на безбедноста на патиштата, пред сè, подобрување на јавниот превоз со посебен осврт на потребите на патниците од ранливите категории,
- ✓ 11.3 унапредување на урбанизацијата и капацитетите за партиципативно, интегрално и одржливо планирање и управување со градските населби,
- ✓ 11.4 заштита и обезбедување на културните и природни богатства,
- ✓ 11.5 намалување на бројот на смртни случаи и загрозени луѓе и значително намалување на директните економски последици предизвикани со катастрофи,
- ✓ 11.6 да се намали негативното влијание на градовите врз животната средина,
- ✓ 11.7 да се овозможи универзален пристап кон безбедни зелени и јавни површини,
- ✓ 11.а да се поддржи врската помеѓу урбаните, периферните и руралните области,
- ✓ 11.б да се зголеми бројот на населби кои усвојуваат и применуваат интегрални политики за ублажување и прилагодување кон климатските промени,
- ✓ 11.в изградба на одржливи и отпорни згради со користење локални градежни материјали.

Имајќи ја предвид временската рамка на Агендата 2030 за одржлив развој, а посебно цел 11, се наметнува и периодот на важност на стратешките планови до 2030-та година.

Програми и иницијативи за одржлива урбана мобилност на ЕУ

Најзначајните иницијативи и програми за развој на одржлива урбана мобилност на ЕУ се:

1. ELTIS – Европска лабораторија за урбана мобилност. ELTIS овозможува полесен пренос на информации, знаења и искуства од областа на урбаната мобилност и е столб на поддршката за понатамошен развој на концептот за планирање на одржливата урбана мобилност (ПОУМ) и сите потребни алатки.
2. CIVITAS – Иницијатива за вмрежување на градови кон одржлива урбана мобилност. CIVITAS е мрежа на градови покрената во 2002 година кои се посветени за обезбедување почист и подобар превоз во Европа и пошироко. Иницијативата



CIVITAS тестираше и применила над 800 мерки за решавање на сообраќајот во повеќе од 80 градови ширум Европа. Град Скопје е дел од CIVITAS мрежата во која се тестираат мерки за урбана мобилност⁴. Скопје бил инволвиран во неколку проекти кои биле поврзани со урбаната мобилност, а биле финансирани од програмите на Европската комисија (FP6, FP7, Horizon 2020 - TRANSPOWER, RENAISSANCE, Niches+, El.e.C.Tra, CREATE, SocialCar, FLOW, MATCHUP)⁵. Оваа мрежа дава можност да се видат нови и иновативни транспортни решенија и да се учи од колегите и стручните лица кои работат на тоа поле. CIVITAS негува политичка посветеност, нови решенија и нуди финансирање и размена на знаења со цел побрз раст и подобра поврзаност на одржливите начини на превоз.

3. CIVINET – Национални мрежи на CIVITAS. Во рамките на иницијативата CIVITAS формирани се подмрежи од исто говорно подрачје, чија цел е ширење знаења и искуства на полето на енергетската ефикасност и сообраќајот. Мрежата CIVINET Словенија-Хрватска-Југоисточна Европа е основана на 10 февруари, 2016 година. Целта на мрежата, покрај основната, е пренос на знаења и добра пракса, како и заеднички проекти со кои ќе се финансираат идните активности за одржлив сообраќај и подобра мобилност. Оваа мрежа брои над 130 членови и е една од најбројните, најактивните, најмалку со две работилници годишно, студиски патувања и редовно информирање на своите членки. Од Северна Македонија членки на мрежата се: Скопје, Битола, Охрид, Штип, Велес, Универзитетот „Св. Климент Охридски“ Битола, Технички факултет - Битола и Јавното сообраќајно претпријатие - Скопје.
4. EMW- European Mobility Week - Промоција на одржливата урбана мобилност. Вклучувањето и одбележувањето на манифестацијата „Европска недела на мобилност“ помага во процесот на планирање за подигнување на свеста од оваа област. Секоја година се организира од 16-22 септември. Најзначајна партиципативност нашата држава имала во 2015 година, кога учество зеле 15 субјекти. Минатата, 2018 година од РСМ биле вклучени вкупно 13 општини и субјекти. Во 2018 година во рамките на Европската недела на мобилност се одржа и промоцијата на „Денот без жртви во сообраќајни незгоди“, каде што Општинскиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата Битола е добитник на ПРВА НАГРАДА на фотоконкурсот во рамките на проектот EDWARD под покровителство на ЕК за мобилност и транспорт и Европската мрежа на полициски станици – TISPOL. Во 2016 година Скопје беше препознаен како Град кој презел многу активности за урбаната мобилност и беше избран за финалист за наградата на Европската недела на мобилност заедно со Малме и Лисабон. Секако, наградата ја доби Малме⁶.
5. SEETO – Транспортна лабораторија на Југоисточна Европа. SEETO е транспортна лабораторија чија програма е посветена на мултилатерална соработка за развој на мултимодални транспортни коридори со особен осврт кон:
 - Реформи во железничкиот сообраќај;
 - Олеснување на процедурите на граничните премини и
 - Ревизија на безбедноста на патиштата.

⁴ <https://civitas.eu/cities/civitas-cities>

⁵ <http://www.skopje.gov.mk/DesktopDefault.aspx?tabindex=0&tabid=432>

⁶ <http://www.mobilityweek.eu/emw-awards/>

<https://european-mobility-week.prezly.com/malmo-and-brussels-receive-sustainable-mobility-awards#>



6. MYC – Програма за партнерства MobiliseYourCity. Партнерството MobiliseYourCity е глобална и инклузивна мрежа на градови и земји, како и заеднички бренд за Европското партнерство за интегрирано планирање и развој на областа на одржливиот урбан транспорт. Преку партнерството се овозможува поддршка за националните и локалните власти во подготовката на националните политики за урбана мобилност и Плановите за одржлива урбана мобилност. Иницијативата е акција која ги поддржува градовите, конкретно во насока на исполнување на целта 11 за одржлив развој 11: остварување на инклузивни, безбедни и одржливи градови. Партнерството е членка на платформата на ЕУ, која е задолжена за координирање на ПОУМ под капата на Генералниот директорат за мобилност и транспорт;
7. UEM1 - Иницијатива за електрична урбана мобилност;
8. LUTP – Лидери на програмата за планирање на урбаниот транспорт;
9. EPOMM – Европска платформа за управување со мобилност. EPOMM е платформа за дисеминација на проектни резултати преку националните координатори, со електронско ажурирање преку обуки и web-локации.
10. POLIS – Европска мрежа на градови и региони за поддршка на иновативни решенија за транспорт. Основната мисија на POLIS е олеснување на размената на знаења помеѓу локалните самоуправи, академијата, индустријата и невладините организации, како и полесен пристап до европските иницијативи, проекти и финансирање.

Примери од добрише практики на ЕУ

Постигнувањето урбана и регионална мобилност е една од најважните цели на земјите членки на Европската Унија и Европската комисија во процесот на креирање на сообраќајната политика на ЕУ, што бара мултидисциплинарен пристап и соработка помеѓу сите чинители. За волја на вистината, и помеѓу 28-те земји членки на ЕУ постојат значајни разлики во начинот на којшто се пристапува кон решавањето на прашањата поврзани со планирањето на одржливата урбана мобилност (ПОУМ) или Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP).

Така, помеѓу земјите и регионите кои имаат одлична и речиси комплетна рамка за планирање на ПОУМ се: Белгија, Франција, Италија, Холандија, Норвешка, Обединетото Кралство, Шведска, Шпанија и Португалија, во кои ПОУМ е втемелен во националното законодавство и постојат национални водичи и насоки, како и Германија и Словенија, кои за разлика од претходните, сè уште работат на разгледување и донесување национални насоки.

Следуваат земјите кои се оценува дека навистина добро напредуваат во поглед на пристапот кон планирањето на урбаната мобилност и одржливоста со потполно или делумно политичка поддршка и технички капацитети, а тоа се: Полска, Унгарија, Финска, Естонија и Данска. Од друга страна, пак, Бугарија, Хрватска, Чешка, Грција, Ирска, Латвија, Литванија, Малта, Романија и Словачка сè уште се борат за усовршување на стручната и експертската поддршка, како и со ограничените технички капацитети и политичка поддршка.

Истражувањата покажуваат дека во земјите на ЕУ се идентификувани големи планови. Речиси 40% од идентификуваните и анализирани градови имаат план кој го квалификуваат како ПОУМ. Споредено со 2011 година, само со 25%, во 2018 година дури 60% од развиените земји имаат донесено сеопфатни и долгорочни системи за планирање на урбаната мобилност или, пак, работат на нивно донесување. Во основа, 85% од земјите имаат рамка за планирање на урбаната мобилност која го вклучува ПОУМ-от.



Во поглед на најдобра приказна според одредени SUMP елементи, истражувањата ги издвојуваат:

- ✓ **Законска рамка:** Франција, Португалија, Каталонија во Шпанија, Белгија;
- ✓ **Финансиски ресурси:** Каталонија во Шпанија, Португалија, Белгија, Словенија;
- ✓ **Насоки (Guidelines):** Шведска, Унгарија, Франција
- ✓ **Мониторинг и евалуација:** Франција, Каталонија во Шпанија, Португалија, Чешка, Шведска, Полска;
- ✓ **Информирање, обука и размена на знаења:** Белгија, Шведска, Чешка, Словенија, Каталонија во Шпанија⁷.

Денес, градовите во **Данска** (Copenhagen, Odense, Aalborg, Esbjerg, and Roskilde) се помеѓу најдобро испланираните градови по мерка на човекот. Поседуваат единствена врска помеѓу урбаното и сообраќајно планирање и политичката волја и храброст да го направат потребниот стратешки избор. Всушност, повеќе од 60% од жителите на Копенхаген за задоволување на секојдневните потреби патуваат со велосипед.



Велосипедисти во Копенхаген (извор: Colville-Andersen, Flickr / Huffington post, 20/07/2015)

⁷ http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_SUMP_in_Member_States_report_with_annexes.pdf



Затоа, данските компании и општините имаат развиено совршен систем за тестирање и развивање на најсовремени решенија за велосипедската инфраструктура.

Во **Грција** планирањето на урбаната мобилност во основа е одговорност на општинските власти, додека, законската рамка не е комплексна. Легислативата се носи на национално ниво, а потоа се спушта кон локалните самоуправи. Во 2015 година, Министерството за животна средина, енергија и климатски промени усвојува „Бела книга“ како дел од повикот за финансирање на плановите за одржлива урбана мобилност, која во Грција се користи како водич за планирање на мобилноста во општините и градовите, низ примерот на најдобрите ПОУМ практики. Неколку грчки градови имаат учествувано во големи ПОУМ-проекти, а од 2016 година листата на градови кои го завршиле, или се во фаза на завршување или им е доверен процес на планирање вклучува околу 19 градови (Athens, Thessaloniki, Volos, Themi, Trikala, Larissa, Igoumenitsa, Preveza, Kozani, и други).

Во **Германија**, Министерство за урбанизам ги поддржува ваквите стратешки планови. Таму, плановите за одржлива урбана мобилност им претходат на Генералните урбанистички планови, а се користат како основа за донесување одлуки во поглед на управувањето со мобилноста и инфраструктурата. Посебно е интересно тоа што само доколку градот/општината поседува ПОУМ, може да аплицира за финансиска поддршка од Владата. Како добар пример помеѓу германските градови, добитник на неколку награди е Дрезден. Предизвиците за Дрезден се раѓаат со порастот на бројот на жители, квалитетот на воздухот и емисиите на NOx, сообраќајната бучава, зголемениот број сообраќајни незгоди со смртни исходи и состојбата со квалитетот на сообраќајната инфраструктура. Денес Дрезден е пример за успешна приказна за мултимодален сообраќај во градовите.



Посејојка за полнење на електрично возило во Дрезден, СР Германија (извор: www.buildup.eu)



Во **Словенија** обврската за локалните самоуправи да имплементираат ПОУМ сè уште не е законска. Но, и покрај тоа, во изминатите 10 години развиени се неколку големи ПОУМ-проекти, дел од нив како партнерство во ЕУ-проекти, дел како пилот-проекти во рамките на националните проекти и еден на иницијатива на локалната самоуправа, така што до првиот квартал од 2019 година во Словенија се завршени планови во 62 општини. Но, Словенија предничи и во поглед на тестирањето на плановите во однос на големината на подрачјето на опфат, а го имаат донесено и првиот регионален ПОУМ. Министерството за инфраструктура во Словенија навремено ја препознава улогата и значењето на овие планови, па развива национална платформа за одржлива мобилност. Платформата е замислена и функционира како своевиден сервис за општините преку организирање поддршка во процесот на планирање и изработка на ПОУМ со донесување национални насоки за ПОУМ, предавања – обуки и работилници, летоци, како и интеграција и координација за време на Европската недела на мобилност.



Словенска цеста во Љубљана, Словенија – пред и поштоа (извор: www.ljubljana.si)

Одржлива урбана мобилност во Република Северна Македонија

Во **Северна Македонија**, првиот ПОУМ беше изработен за Град Скопје во рамките на проектот „Тестирање на иновативни стратегии за чист урбан транспорт во историските Европски градови“ познат како „RENAISSANCE“, финансиран од седмата Европска рамковна програма, кој беше усвоен од страна на Советот на Град Скопје во 2011 година. Планот содржи најдобри практики и препораки. Дел од препораките се имплементирани, дел се во фаза на имплементација, а за дел воопшто не е отпочнато со имплементација. Треба да се напоми дека овој план е изработен во период кога не постоеше водич за развивање и имплементација на планови за одржлива урбана мобилност. Затоа, во овој период Град Скопје се подготвува за започнување процес за развивање нов План за одржлива урбана мобилност со користење средства од програмата на ИПА – субвенционирано финансирање (инструмент за претпристапна помош). Во декември 2018 година општина Велес донесе Одлука за изработка на План за одржлива урбана мобилност, со користење на надворешна – консултантска



услуга од страна на словенечка фирма. Во јуни 2019 година општина Битола донесе одлука за прифаќање на препораката за изработка на ПОУМ и одлука за започнување со активности за изработка на ПОУМ.

Интерните капацитети на општините во Република Северна Македонија во принцип ги немаат потребните вештини и знаења неопходни за спроведување на процесот на планирање на одржлива урбана мобилност, односно изработка на квалитетен План за одржлива урбана мобилност.

Во овој момент во тек е проектот „Одржлива урбана мобилност во земјите од Југоисточна Европа II (SUMSEEC II)“ на Отворениот регионален фонд за Југоисточна Европа на ГИЗ - енергетска ефикасност (ОРФ-ЕЕ)⁸, кој обезбедува поддршка за релевантните политики и граѓански актери од областа на енергетиката и климата, преку регионалните партнерски мрежи на ЈИЕ, во спроведувањето на потребните регулативи на ЕУ и реформите во секторот и го поттикнува развојот на регионот. Поддршката се обезбедува во согласност со Стратегијата за енергетика на ЕУ 2030, Целите за одржлив развој на ООН и обврските на партнерските земји како потписнички на Парискиот договор.

Она што е од исклучително значење е што низ овој проект и партнерство со Заедницата на единиците на локалната самоуправа (ЗЕЛС), **за првпат во нашата држава се обезбедија тренинг и обука на стручни лица – локални експерти како поддршка на општините во процесот на подготовка на активностите за планирање на одржливата урбана мобилност. Ова е од исклучително значење, како на локално така и на национално ниво, затоа што на овој начин ќе се подигне и подобри капацитетот на локалните самоуправи, а тоа понатаму ќе се прелее и на национално ниво.**

Со анализа на правната рамка, слободно може да се констатира дека развојот на сообраќајот на локално ниво не е регулиран со постоечката законска регулатива. Индиректно, со Законот за локална самоуправа се предвидени надлежностите на локалната самоуправа да донесува програми и да спроведува проекти за локален економски развој, што е доволна потврда дека **локалната самоуправа има надлежност за донесување на програма за развој на сообраќајот.**

За уредување на сообраќајот, главно потребно е да се следат одредбите од следните закони и правилници:

1. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата;
2. Закон за градење;
3. Закон за јавните патишта;
4. Закон за превоз во патниот сообраќај;
5. Закон за локалната самоуправа;
6. Закон за просторно и урбанистичко планирање;
7. Правилник за стандарди и нормативи за урбанистичко планирање;
8. Правилник за технички елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и објектите на патот;
9. Правилник за стандарди и нормативи за проектирање;
10. Правилник за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот;

⁸ <https://balkangreenenergynews.com/tag/sumseec/>
https://www.sutp.org/files/contents/sutp-newsletter-content/SUMSEEC%20Roadmap%20for%20SEE_en.pdf



11. Правилник за начинот на обезбедување на непречен пристап, движење (хоризонтално и вертикално), престој и работа на лица со инвалидност до и во градби со јавни и деловни намени, градби со намена домување во станбени згради, како и градби со станбено-деловна намена;

Но, во ниту еден од овие закони/правилници не се регулира планирањето на развојот на сообраќајот и мобилноста на локално ниво, освен во поединечни одредби, каде што индиректно се спомнува локалната надлежност во смисла на тој Закон.

Голем дел од законите и правилниците со кои се регулира планирањето и проектирањето на сообраќајна инфраструктура содржат елементи кои резултираат со планирање и проектирање на автоцентрична сообраќајна инфраструктура и не даваат можност за примена на одредени мерки за давање приоритет на одржливите начини на транспорт, како и дизајн на мултифункционална сообраќајна инфраструктура.

Работната група која работеше на нацртот Националната транспортна стратегија 2018-2030, констатираше дека е потребна изработка на ПОУМ и во посебната цел 3.2. препорачува изработка на ПОУМ за општините со над 25 000 жители, што ќе осигури мобилност за ранливите учесници во сообраќајот и мултимодалност. Визијата на Стратегијата е:

„Македонскиот национален транспортен систем ќе се состои од интегриран патен, железнички, воздушен и езерски/пристаништен и урбан транспорт, ефикасно регулиран со одржлива транспортна политика. Националните транспортни мрежи целосно меѓусебно ќе се поврзат со урбаните транспортни системи користејќи технологии на интелегентни транспортни системи за да се обезбедат интермодални системи што го овозможуваат и го оптимизираат трансферот меѓу начините на транспорт. Националните и урбаните мрежи ќе се планираат, ќе се изградат, ќе се управуваат, ќе работат и ќе се одржуваат според меѓународните стандарди и најдобрите практики и во согласност со националните правила и прописи целосно усогласени со упатствата и директивите на ЕУ“.

2. Планирањето на одржливата урбана мобилност низ очите на граѓаните на РСМ

Вовед и иприсџај

Со цел добивање целосна слика за тоа каде стои Република Северна Македонија во поглед на урбаната мобилност, ЦИКП се одлучи да ги собере и мислењата од оние кои навистина го практикуваат овој вид мобилност. Како пристап за прибирање на искуствата, сведоштвата и мислењата по однос на ова прашање, се одлучивме да спроведеме 15 интервјуа со велосипедисти, тротинетчици, корисници на јавниот превоз во Скопје, како и пешаци кои секојдневно користат ваков вид превоз. Дополнително, спроведовме и фокус-група која служи како проверка на веќе добиените и стекнати податоци преку интервјуата. Ограничувачкиот елемент во сето ова е што испитаниците во најголем дел се од Скопје, имајќи предвид дека престолнината е речиси единствен град во РСМ со извесна инфраструктура за ваков вид превоз, односно движење. Дел од добиените податоци се однесуваат и за вториот по големина град во државата, Битола, но со многу помал фонд на прибавени податоци/сведоштва.



Преглед на добиените идогаиоци

За поедноставен преглед и анализа на добиените податоци, тимот на ЦИКП нив ги подели во четири групи, и тоа: задоволство од постојната инфраструктура и мрежа, предизвици, свест за користење на алтернативни начини на превоз и идеи за поурбано мобилен град. Во сите четири групи заедно ќе бидат вкрстени гледиштата на велосипедистите (како најприсутни), тротинетчиите, корисниците на јавниот градски превоз во Скопје и пешаците. На тој начин ќе имаме преглед на различни искуства и гледишта, кои сепак се допираат по однос на дадена проблематика, но и ќе ни помогнат да го осознаеме степенот на поврзаност на различни инфраструктурни мрежи помеѓу себе.

Задоволство од постојната инфраструктура

Постоенето развиена, широкопојасна и квалитетна инфраструктура е предуслов без кој урбаната мобилност речиси и не може да се замисли. Современ европски град се смета оној кој нуди низа можности за движење низ него, добро поврзани помеѓу себе и со квалитетна изведба. Токму заради тоа, едно од главните прашања во нашето истражување беше да се испита задоволството од мрежата за велосипеди и тротинети во главниот град, како и мрежата на ЈСП. Дополнително, се обидовме да осознаеме каква е состојбата по однос на ова и во Битола.

Општо земено за сите испитаници е тоа дека не се задоволни од постојната мрежа, пред сè, онаа која се однесува за велосипедите и тротинетите. Исто така, за сите е карактеристично тоа што своето учество во градскиот сообраќај, независно дали се велосипедисти, тротинетчи или патници во градските автобуси, го оценуваат како ризично, предизвикувачки, тешко и мачно. Извесен степен на задоволство се забележува кај корисниците на градскиот превоз, т.е. услугите на ЈСП, со забелешка дека одредени делови од градот сè уште не се поврзани, иако за тоа има потреба.

Што се однесува до велосипедистите и тротинетчиите, нивната главна забелешка се однесува на недоволниот број велосипедски патеки во градот. Сметаат дека постоечките поврзуваат само извесен дел од скопските населби. Интервјуираните, како и испитаниците во фокус-групите беа едногласни дека не постои кохерентен систем на урбана мобилност, односно велосипедските патеки не се поврзани со мрежата на ЈСП, ниту, пак, со македонските железници. Имено, велосипедистите беа особено гласни за фактот дека не им е дозволено да влезат со своите велосипеди ниту во возилата на ЈСП, ниту, пак, во меѓуградските возови, што го отежнува и ограничува нивното движење. Реагираат и на тоа што јавното сообраќајно претпријатие од пред извесно време ги има отстрането држачите за велосипеди кои беа поставени на задните делови од возилата, така што сега речиси и целосно се отсечени од можноста за комбинирање велосипед со автобус.

„Кога ноќе ми се скрши оскаџа на велосипедоџ во Центар, а џребаше да си одам дома, доаџа двојка или некој друџ ноќен авџобус и џо замолив возачоџ на авџобусоџ да џо качам велосипедоџ внашре. Авџобусоџ беше џолуџразен, не ми дозволи, немаше ни држачи. Го осџавив велосипедоџ во центароџ, џо врзав и џосле си џо џобарав. Значи не џосџои џаква можносџ дури ни во вакви случаи коџа ќе ви се случи нешџо.“

Ова е забелешка на една од учесничките во фокус-групите, а слично размислување имаа и оние кои беа поединечно интервјуирани. За волја на вистината, минатата година во септември, во организација на Град Скопје и Македонски железници, а поддржано од На



Точак и Прв до врв, за првпат се направи експеримент на комбинирање на железнички и велосипедски сообраќај за транспорт низ градот. Тогаш велосипедистите ги внесоа своите велосипеди во возовите, при што измерија дека се потребни 4 минути за да се стигне од Лисиче до Транспортниот центар, како и 13 минути од таму до Ѓорче Петров, што е навистина брзо. Настрана лошата пристапност на самите железнички постојки, како и лошите услови за чекање во приградските железнички постојки, овој обид остана само спорадичен експеримент, без притоа да се понуди развиено и оджрливо решение за искористување на овој огромен потенцијал. Испитаниците, исто така, изразија и разочараност што градскиот проект „Скопје велоград“ е во затишје и не се соопштуваат детали за тоа каде се планира да се изградат нови патеки, ниту кои се плановите за развој на престолнината во поглед на урбаната мобилност.

Понатаму, испитаниците реагираат и на квалитетот на изведбата на патеките за велосипеди и тротинети. Имено, за нив проблем преставува тоа што дел од нив се направени од бекатон плочки, а голем број од тротоарите не се нивелирани со коловозите и патеките, што претставува проблем при премин од една на друга патека или улица. Ова особено беше нагласено од испитаничките. Се реагира и на квалитетот на изведбата. За дел од нив, изведбата е лоша, се користи лош асфалт, со што при врнежливи денови се собира вода и се прават вирови кои пречат за нормално движење. Ги прашавме велосипедистите и тротинетчиите кој дел од градот го сметаат за најкритичен. И тука забележавме едногласност, како помеѓу оние кои беа дел од фокус-групата така и оние кои беа интервјуирани. Улицата „Орце Николов“ во Скопје беше посочена за најужасна. Според нив, станува збор за *единствена улица во светот каде што тротоарите се обележани за паркирање возила*. Велат дека постојано на оваа улица се паркирани возила, при што ниту пешаците, ниту велосипедистите, ниту тротинетчиите може непречено и сигурно да се движат по тротоарите. *„Мора да слезете долу на коловозот за да ја поминете улицата, независно дали возите велосипед или сите ѝешак“*, беше коментарот на еден од интервјуираните. Велосипедистите-испитаници од Битола, пак, беа мошне кратки во одговорите на овие прашања. Велат дека и покрај неколкугодишните ветувања од постојната градоначалника, како и речиси од сите поранешни градоначалници, градот е без никаква велосипедска инфраструктура и возењето велосипед во вториот по големина град во Северна Македонија е **ризично** и **опасно**.

Што се однесува до патниците кои ги користат градските автобуси, веќе споменавме дека изразуваат извесен степен на покриеност на мрежата, со забелешка дека значајни делови од градот сè уште не се покриени, како што се, на пример: населбите Ѓорче Петров со Кисела Вода, Карпош со Козле и сл. Сепак, големи забелешки истакнуваат по однос на квалитетот на нудење на услугите, но за тоа во следното поглавје.

Прегизвици

Што е она со кое се соочувате на дневна основа кога ќе се качите на велосипед или тротинет или, пак, ќе влезете во автобусите на ЈСП? Што е она што ве одвраќа од ваквиот начин на превоз? Ова беа само дел од прашањата што им ги поставивме на испитаниците за да дознаеме со какви тешкотии се среќаваат, а кои влијаат за непречено, безбедно и навремено движење низ градот. Во првиот дел ќе се сосредоточиме на велосипедистите и тротинетчиите, а подоцна ќе се осврнеме на патниците во градскиот сообраќај во Скопје и Битола.

Велосипедистите и тротинетчиите забележуваат на фактот што најголем дел од велосипедските патеки минуваат низ автобуските постојки. Тоа, според нив, создава нервоза и за нив, но и за патниците. Велат дека мора да забават или да се спуштат на коловозот за да ги одминат оние коишто чекаат автобус. Не гледаат вина во ниту една од страните, туку во



Градот кој само мал дел од велосипедските патеки ги има изведено на начин што ги забикољуваат постојките, односно стојалиштата. Ова преставува опасност како за оние кои се на „тркала“ така и за патниците кои чекаат автобус, уверуваат испитаниците. Следата забелешка се однесуваше на поставувањето билборди и бандери на дел од тротоарите кои се користат за возење велосипед или тротинет. За голем дел од нив, тие се „заробени“ од бандери и билборди кои како такви попречуваат за нормално движење.

„Се сџаваат билборди насекаде. Проблем се и бандериите. Бандериите, на пример, може да се вовлечат кон јочешокош на шрошоарош или да се јосџават во зелениите јовршини близу до шрошоарош, независно дали сџанува збор за јавен или личен имош.“

Интересен беше податокот кој се однесува на косењето трева. Дел од испитаниците укажуваат на тоа дека градските служби редовно го одржуваат градското зеленило, но при косењето, трње, искосена трева и слично се забележуваат на велосипедските патеки и тротоарите, што не ретко предизвикува дупнување на гумите. Бараат од градот редовно да се собира искосената трева бидејќи пречи, како за велосипедистите така и за тротинетчиите. Паркирањето исто така е проблем за велосипедистите и тротинетчиите. Едногласни се во ставот дека Градот, но и институциите, како и приватните субјекти, поголема грижа водат за бројот и достапноста на паркинг-места за возила, наместо за велосипеди и тротинети. Според нив, бројот на паркиралишта за велосипеди и тротинети е несразмерно помал со оној за возила. Апелираат кон градските власти, во постапката за издавање градежни дозволи да се води сметка и за тоа дали инвеститорите во своите нацрти предвидуваат и паркинг за велосипеди или простории за одлагање на велосипедите во самите згради, наместо само паркинг-места за возила. Нагласуваат и дека пред кината, театрите и трговските центри има малку места за паркирање велосипеди. Сликвито опишуваат дека до секој трговски центар може да се најде катна гаража, што е добро, но просторот за паркирање велосипеди или тротинети е ограничен и многу помал споредено со потребното. За оние кои дневните обврски или релаксацијата ја завршуваат на „тркала“, предизвик е и трасата на патеките. Имено, најголем дел од нив се изложени на сонце, па во летните месеци е исклучително мачно да се вози по вжештениот асфалт. За да имаме поблиска слика, движењето На Точак преку друштвените мрежи укажува на фактот дека во жешките денови, асфалтот од велосипедските патеки кој е непосредно изложен на сонце и врз кој не паѓаат никакви сенки достигнува температура и до 58,9 °C, што го прави движењето речиси невозможно. Заради тоа апелираат и бараат од градските власти при проектирањето на новите велосипедски патеки да се внимава тие да бидат придружени со соодветни дрвореди, а за постоечките да се изнајде начин покрај нив да бидат засадени нови садници, со што би се создале пристојни услови за користење на патеките во текот на целата година, независно од годишните времиња. Велосипедистите, тротинетчиите, но и пешаците се жалат и на честите градежни работи кои се вршат низ градот. Велат, немаме ништо против тоа да се обновува и гради нова инфраструктура низ градот, но проблем преставува тоа што при ископувањето на улиците и тротоарите, не се нудат алтернативни решенија за минување, т.е. се затвораат цели улици и појаси, со што се отежнува и се ограничува движењето.

„Во друѓиите земји се осџава јросџор за минување или со знаци се јренасочуваат велосипедистите и пешаците кон друѓ јремин. Во никој случај не се зашвора цела улица или јојас“, дообјаснува еден од интјервјуираниите.

Сообраќајната култура и почитувањето на сообраќајните прописи е нешто што ги засега сите, без разлика дали се „на тркала“ или се патници во градските автобуси или, пак, пешаци. Тука само ќе ја наведеме како предизвик и тешкотијата која сериозно влијае за непречено



движење низ градот, а за најголеми виновници „со прст“ се посочува главно кон возачите. Најмногу забелешки стигнуваат од пешаците. Оние лица, пак, со пречки во движењето традиционално се жалат на малиот број пристапни рампи, како кај јавните така и кај приватните субјекти. Паркираните возила исто така се пречка за оваа категорија граѓани, па „спуштање“ на коловоз со инвалидска количка е единственото решение да се мине од една до друга точка. Што се однесува, пак, до корисниците на градските автобуси, барем за оние од Скопје, за нив најголем проблем претставува неточноста на информативниот систем за пристигнување на автобуси. Не секогаш таблите покажуваат точно време на пристигнување на даден автобус, што влијае врз планираното време за пристигнување на работа или завршување одредена лична обврска или потреба. Со сличен проблем се соочуваат и Битолчани. Не само што нема информативен систем, во Битола нема ниту испечатен возен ред кој би бил прикачен на стојалиштата. Еден од испитаниците од Битола уверува дека жителите на овој град не знаат дека постои возен ред за делници, викенд и празници, па „не ретко може да се чека и по еден час во викендите за да се качите во автобус“. Ова влијае врз трпението на граѓани, а ниту можат да планираат точно кога би пристигнале во градот или би се вратиле назад дома, додава тој. Проблем е и тоа што во градот нема ноќни линии. Дека може да се подобри мрежата, како во Скопје така и во Битола, веќе споменавме погоре. Друг проблем на кој посочуваат патниците во автобусите е неисправноста или немањето клима уреди. Кога зборуваме за Скопје, ова особено важи за приватните превозници. Лете, велат испитаниците, во автобусите е прежешко, а во зима студено, што го прави возењето крајно непријатно. Хигиената во автобусите е нешто за што треба да се поведе сметка, упатуваат испитаниците. Автобусите ретко се чистат, а во зима понекогаш прозорците се толку валкани од кал, што немате преглед каде се наоѓате, па мора да сиркате низ вратите за да знаете кога и каде да слезете, објаснуваат патниците. На ова се надоврзува и трендот на брендирање на автобусите во целост, па прозорците на голем број автобуси се прекриени со рекламни фолии, што оневозможува да видите каде точно се наоѓате, дополнуваат патниците. За маана на јавните сообраќајни претпријатија им се зема и тоа што дел од возачите не поседуваат меки вештини, односно немаат соодветни комуникациски вештини, па не ретко нервозно и отсечно одговараат на прашањата на патниците, особено во услови кога говорните апарати кои укажуваат на која станица се наоѓа патникот или се премногу тивки или, пак, воопшто не работат. И битолчани и скопјани сметаат дека има простор за намалување на интервалот на чекање, т.е. зголемување на бројот на возила кои опслужуваат дадена линија. Свесни се дека возниот парк е ограничен, но сметаат дека во дадени делови од денот, за големи празници или денови во кои се одржуваат важни настани, може да се интервенира со зголемен број автобуси.

Свесѝ

Како што веќе напоменавме, ниската сообраќајна култура кај возачите, независно дали се во Скопје или Битола, се посочува како голема пречка за непречено и сигурно движење по улиците. Велосипедистите реагираат на тоа дека употребата на свонче многу ретко носи полза, а често се случува да се јават кавги и нервозни реакции доколку му укажете на некој возач дека е непрописно паркиран или вози спротивно на правилата. Оние кои се движат „на тркала“, укажуваат на тоа дека на нив не се гледа како на рамноправни учесници во сообраќајот, па возачите многу често трубат и дофрлаат кога велосипедист или тротинетчија ќе се најде на коловоз поради немање велосипедска патека или кога таа е узурпирана од паркирани возила. Што се однесува до тротинетчиите, тие се соочуваат и со друг проблем. Имено, многу често не им се дозволува влез во самопослуги, па дури и во јавни институции со тротинетот, и покрај тоа што надвор нема место за паркирање или врзување.



„Ја гледате количката со производи, ја гледате состојката што турка количка со бебе моментално? Ги гледате димензиите на ширината? И што е проблемот?“, вака реагира еден тротинетчија кому продавачка од еден ланците самопослуги во Скопје не му дозволила влез.

Друг проблем со кој се соочуваат овие учесници во сообраќајот е и честата кражба. Не се задоволни од тоа како МВР постапува по пријавите за крајби на велосипеди и тротинети, па, според нив, речиси и да нема позитивно решен случај кога станува збор за ваков криминал.

„Јас имам случај во кој викаат: Твојот нема да го најдеме, ама имаме најдено нешто друго. Оди одбери си.“

Сепак, кога зборуваме за свеста, оние кои учествуваа во фокус-групата, но и оние кои беа поединечно интервјуирани се делат на две категории, и тоа:

А) категорија која смета дека останатите граѓани се свесни за урбаната мобилност, но дел од нив не сакаат да ја практикуваат поради лошите инфраструктурни можности кои ги нудат градовите во РСМ; и

Б) категорија која смета дека нема доволно развиена свест кај останатите граѓани за придобивките од „зелениот“ начин на движење и превоз низ градот.

И за двете категории граѓани заедничко е тоа што сметаат дека трендот на возење велосипеди, тротинети и друг вид превоз низ градот кој не вклучува возила може да се засили само со засилено образование, особено кај помладите, и тоа уште во претшколска и школска возраст.

Пораки за град кон одржлива урбана мобилност

Пораките прибавени со нашето истражување треба да бидат сфатени како добронамерни совети, кои можеби не се технички изводливи, но имаат цел да посочат област или дел кој треба да биде разгледан од надлежните во градските управи, општините и министерствата со цел подобрување на урбаната мобилност во РСМ, особено во престолнината. Ќе ги подредиме една по друга, без некаква елаборација или анализа, со цел да се долови нивната изворност:

- ✓ Проширување на мрежата на велосипедски патеки во Град Скопје и изградба на патеки во Битола;
- ✓ Зајакнување на политиката на поставување столпчиња со цел физичко одвојување на велосипедските патеки од коловозите и спречување на паркирање возила на патеките каде што се движат велосипедистите и тротинетчиите;
- ✓ Поставување дрвореди долж патеките кои се непосредно изложени на сонце;
- ✓ МВР поактивно да се залага во осветлувањето на случаите на крајби на велосипеди и тротинети;
- ✓ Преиспитување или прилагодување на одлуката за бесплатен превоз на пензионерите во ЈСП со цел намалување на гужвата во автобусите во дадените денови;
- ✓ Поактивна и зачестена комуникација на релација Град Скопје – неслужбени движења за урбана мобилност (*На Точак, Прв до врв* и сл.);
- ✓ Зголемен возен парк и зачестени автобуси по пофреквентните градски линии;



- ✓ Поврзување на дел од скопските населби со нови линии, вклучително и во подрачјата каде што се наоѓаат приградски железнички постојки;
- ✓ Слободен влез во градските автобуси за оние кои возат велосипед или тротинет, како и овозможување прикачување на овие реквизити на посебни држачи;
- ✓ Заживување на приградскиот железнички сообраќај кој би бил достапен и за велосипедистите и тротинетчиите;
- ✓ Подигање на сообраќајната култура, а МВР да настапи поуверливо во казнувањето несвесни возачи;
- ✓ Изработка на мобилна апликација преку која ќе може да се пријавуваат непрописно паркирани возила, несвесни возачи, дефекти на автобуси, узурпирани тротоари и велосипедски патеки, како и друг вид појави кои пречат за нормално мобилно движење низ градот;
- ✓ Одржлив систем за изнајмување велосипеди.

Најголемиот Град во земјата најорно работи...

Град Скопје

Со цел да имаме јасна слика, во ова истражување ги прашавме и надлежните од Град Скопје по однос на критиките и забелешките кои се јавија при фокус-групата и поединечните интервјуа. Оттаму уверуваат дека проектот „Скопје велоград“ продолжува со спроведување, за што говорат и новите велосипедски патеки кои се пуштија минатата и оваа година. Свесни се за предизвиците и потешкотиите, како што се: паркирани возила, узурпирани тротоари и велосипедски патеки, нивелираните рабници, проблеми во градскиот автобуски сообраќај и друго. Што се однесува до узурпирани тротоари и патеки, го повикуваат Министерството за внатрешни работи поангажирано да се впушти во санкционирањето на несвесните возачи, а за нивелацијата на рабниците веќе е изготвено техничко упатство за внатрешна употреба кое ќе биде водич за тоа како правилно да се изведуваат градежните работи во иднина. Оттаму уверуваат дека критичните скопски улици, како „Орце Николов“ и „Московска“ ќе бидат соодветно приспособени за непречено движење на велосипедисти и тротинетчици, а во следниов период ќе продолжат и во поглед на заобиколување на автобуските стојалишта, за што веќе е изготвена и проектна документација. Свесни се за неможноста да се внесат велосипеди и тротинети во автобусите и се надеваат дека овој проблем ќе биде надминат со испораката на новата тура автобуси на природен плин и пропан бутан, која се очекува кон крајот на оваа година или почетокот на следната. Што се однесува до градскиот железнички сообраќај, системот за изнајмување велосипеди, истите ќе бидат опфатени и со Планот за одржлива урбана мобилност. Од градската управа велат дека изработката на овој план ќе биде финансирана преку инструментите за предпристапна помош од Европската Унија и се очекува процесот за изработка да започне кон почетокот на наредната година и ќе трае 18 месеци. Таму ќе бидат опфатени сите начини и форми на транспорт, а детално и длабински ќе се испитаат однесувањата на Скопјани во поглед на нивните навики за патување, интервали на патувања, најчести дестинации, причини за патувања, ударни термини и гужви, како и интеграција на повеќе начини на превоз со цел зголемување на урбаната мобилност во македонската престолнина.

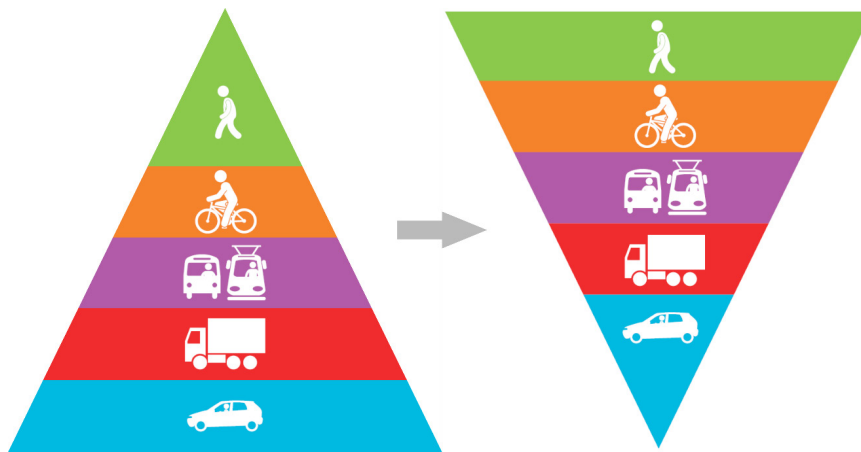


Посиоен ироцес на иланирање на мобилноста во градовите на РСМ

Во Република Северна Македонија се применува традиционалниот концепт за планирање на урбаниот транспорт со фокус на автомобилите и кој за примарна цел има обезбедување капацитет за проток на возила и брзина. Овој концепт подразбира планирање само од страна на експерти и опфаќа планирање на сообраќајна инфраструктура базирано на прогнозиран пораст на сообраќајот за одреден плански период. Иако планирањето на инфраструктурата за урбан транспорт е домен на сообраќајните инженери, често пати нејзиното планирање се врши без вклучување на сообраќајните инженери. Исто така, не се води сметка за обезбедување оптимални површини за безбедно патување со сите видови превоз – начини на транспорт.

На пример, во урбанистичките планови може да се сретне испланирана улица со напречен профил од 18 метри кој се состои само од коловоз со четири сообраќајни ленти со вкупна ширина од 14 метри и тротоари од двете страни со минимална ширина од 2 метра, без простор за безбедно возење велосипед, како и простор за зеленило. Или може да се сретне испланирана улица со две коловозни ленти со ширина од по 10,5 метри со по три сообраќајни ленти кои се раздвоени со разделен зелен појас и со тротоари од двете страни на улицата со минимална ширина од 2 метри, повторно без простор за безбедно возење велосипед.

При планирањето на сообраќајната инфраструктура, се дава предност на просторот за сообраќај на патнички автомобили, товарен сообраќај и возила за јавен градски превоз, потоа на просторот за пешачење и возење велосипед речиси никогаш не се планира посебен простор само за возила на јавен градски превоз со цел давање приоритет. Планирањето на одржлива урбана мобилност подразбира приоритизирање на простор за пешачење, возење велосипед и јавен градски превоз пред простор за сообраќај на патнички автомобили и товарни возила.



Пирамида кон урбаната мобилност - ирег - иошоа
„Време е зборои сообраќај да го замениме со зборои мобилност“⁹

⁹ Буневска-Талевска, Ј.: Стратегија за развој на сообраќајот и мобилноста во градовите, прирачник, 2019, ISBN 978-608-66356-0-2.



Примери од добра пракса во РСМ

Иако во Република Северна Македонија се применува традиционалниот концепт за планирање на урбаниот транспорт, сепак постојат и добри практики за планирање и проектирање на инфраструктурата за урбан транспорт, за кои постои простор да станат уште подобри.

Еден пример за добри практики е булеварот „Св. Климент Охридски“ во Скопје, каде што со цел да се обезбеди простор за возење велосипед, се изврши релокација на површината од коловозот, така што сообраќајките ленти кои беа со ширина од 3,5 метри се намалија на 3 метри, при што се доби површина од 1,5 метар, која беше искористена за воведување велосипедска лента на коловозот, односно се обезбеди простор за безбедно возење велосипед. За жал, на оваа лента често пати може да се забележат паркирани возила кои го попречуваат возењето велосипед, и покрај тоа што се поставени еластични столпчиња.

Друг пример за добра пракса е ул. „Втора македонска бригада“ во Скопје, каде што со цел да се обезбеди простор за возење велосипед, исто така, се изврши релокација на површината од коловозот, така што сообраќајните ленти со ширина од 4,5 метри, се намалија на 3 метри, при што се доби површина од 1,5 метар, која беше искористена за воведување велосипедска лента на коловозот, односно се обезбеди простор за безбедно возење велосипед.

Уште еден пример за добра пракса се улиците „Тодор Александров“ и „Московска“, на кои со цел да се обезбеди простор за возење велосипед, исто така, се изврши релокација на површината од коловозот, така што се намали бројот на сообраќајни ленти од 4 на 3, при што се доби површина од 1,5, односно 1,75 метри, која беше искористена за воведување велосипедска лента на коловозот, односно се обезбеди простор за безбедно возење велосипед.

Во Скопје постојат и неколку примери на добра пракса за трансформација на улица во јавен простор, односно простор за пешачење. Едни од тие примери се улицата „Кеј Димитар Влахов“, која се претвори во плоштад, и улицата „Никола Вапцаров“, која стана пешачка улица.

Заклучок и препораки

Во сообраќајот појдовна точка е човекот, кој го населува градот и го користи, а со самото тоа сообраќајот заслужува постојано внимание во развојот на урбаните политики и во процесот на обезбедување еколошка и економска одржливост на градските средини и нивниот развој. Прашањата во врска со мобилноста во градовите се комплексни и не е можно да бидат успешно решени со употреба на едноставни сообраќајни планови. Потребни се иновативни инструменти и интегрален пристап кон мобилноста во урбаниот дизајн. Не смееме да заборавиме дека се очекува сообраќајниот сектор до 2030 година да предизвика пораст на емисиите CO₂ за 27% во однос на 2000 година. Во поглед на безбедноста во сообраќајот, треба да внимаваме и поради тоа што 2/3 од сообраќајните незгоди, а 1/3 од фаталните се случуваат во градски средини, како и тоа што сообраќајот моментално учествува со 30% во вкупната потрошувачка на енергија во ЕУ.

Затоа, мобилноста во нашите општини и во градот Скопје треба да ја негуваме како заеднички елемент на неколку различни области:

- ✓ Урбанизам и урбан развој;
- ✓ Сообраќај;
- ✓ Животна средина;
- ✓ Здравје,



а политиката на делување треба да ја насочиме кон подигнување на свеста кај граѓаните, пред сè, низ образовниот процес и иновациите, но и на ниво на планска документација.

- ✓ Мора да бидеме реални дека во државата развојот и планирањето на урбаната мобилност е во својата рана, почетна фаза и дека планирањето на одржливата урбана мобилност – ПОУМ како процес се препознава, но не е позициониран во развојните агенди и во агендата на приоритети на локалните самоуправи (генерално не е ниту дискутирана);
- ✓ Мора да бидеме реални дека во државата развојот и планирањето на урбаната мобилност засега нема добиено поддршката од страна на Владата, а посебна е потребно препознавање и поддршка во поглед на законска рамка, финансии и буџет;
- ✓ Мора да бидеме реални дека капацитетите и ресурсите на локалните самоуправи се слаби и недоволни, како и дека недостасува стручно профилирање и експертски кадар во оваа сфера.

Затоа, никако не смееме да седиме со скрстени раце, напротив, треба да ги промениме трендовите, ефикасно да ги решаваме проблемите и со тоа да постигнеме стандарди за квалитет на живот во нашите општини по мерка на:

- ✓ Премин од приватни моторни возила кон одржливи видови превоз - пешачење, велосипедски сообраќај и ЈГПП;
- ✓ ПОУМ темелен на принципите - урбана густина и подобрена мешовита употреба на градскиот простор.
- ✓ Развивање концепт за одговорно користење на автомобилите и ставање во употреба тивки и еколошки возила.

Потребно е да се пристапи кон планирање на одржлива урбана мобилност, кој претставува нов концепт за планирање на урбаниот транспорт во кој се применуваат постојните практики на планирање, но се вклучуваат и принципите на партиципација, интеграција и евалуација. Планирање кое ќе се базира на визија и со фокус на луѓе и места и чија примарна цел е обезбедување пристапност и квалитет на живот.

Плановите за одржлива урбана мобилност претставуваат инструмент за справување со проблеми како што се: сообраќаен метеж и загадување на воздухот, како и за постигнување на поставените цели на националната транспортна политика и политиките на Европската Унија кои се однесуваат на транспортот.

Релокацијата на уличниот простор, односно редизајн на уличниот профил и доделувањето простор од улицата на одржливите начини на превоз или, пак, за обезбедување зеленило, претставува една од најефикасните политики за:

- ✓ Намалување на употребата на автомобилот;
- ✓ Подобрување на транспортната ефикасност;
- ✓ Намалување на влијанието од сообраќајот врз животната средина;
- ✓ Подобрување на безбедноста на корисниците на инфраструктурата;
- ✓ Подобрување на пристапноста на граѓаните;
- ✓ Подобрување на квалитетот на живот; и
- ✓ Креирање улици за живеење и социјални активности.



Наша препорака и основна цел на овој документ е: главниот предизвик за нашата држава и за сите општини и Градот Скопје да биде остварувањето на успешно приклучување кон процесот на одржлива урбана мобилност. На локалните самоуправи им е потребна поддршка за справување со негативните економски, еколошки и социјални влијанија поврзани со постојната урбанистичка состојба и сообраќајна слика, како и со ограничените капацитети и ресурси на локално ниво. Оттука, потребно е урбаната мобилност да ја поставиме на јасна позиција во законската рамка на РСМ.

Пратениците и пратеничките, пратеничките групи и комисиите треба да ја интензивираат својата поддршка, која од централно ниво ќе се прелее на ниво на локални самоуправи за да можат сите општини и Градот Скопје да остварат чувствителен напредок во своите обиди за започнување и зајакнување на процесот на планирање на урбаната мобилност, со разумно користење на ресурсите.

Овој документ има цел и да го поттикне делувањето на сите нивоа на владеење, односно пратеничките групи и комисиите да ја зголемат својата поддршка во поглед на урбаната мобилност, со што ќе создадат соодветни услови за локалните самоуправи, да развијат и спроведат интегрирани и сеопфатни стратегии за подобра и поодржлива урбана мобилност со следење на препораките на Европската комисија, кои се јасни и значат преземање конкретни мерки на различни нивоа за низа значајни прашања;

- ✓ Урбана мобилност;
- ✓ Урбана логистика и
- ✓ Безбедност на сообраќајот на патишта.

Препораката ја продлабочуваме и со тоа дека создавање на промена на културата и сфаќањата за урбаната мобилност и кај националните и кај локалните власти може да се постигне само со промовирање и поддршка за пошироко прифаќање на ПОУМ, со донесување правилници со кои ќе се пропишуваат условите за проектирање и изградба на видовете инфраструктура за различните сообраќајни корисници. Да се води посебна грижа за општините каде што одзивот и свеста за ПОУМ е на многу ниско ниво. Најзначаен за нас е фактот што со добро стратешко планирање на сообраќајот, како што е и нагласено во Националната стратегија 2018-2030, локалните власти можат да придонесат за постигнување и на повисоки национални цели, како во поглед на одржливиот развој така и во поглед на подигнување на безбедноста во сообраќајот и културата на однесување во сообраќајот.

Препораката во поглед на овој факт е усогласување на подзаконските акти и правилници на промените кои ги носат:

- ✓ порастот на степенот на моторизација,
- ✓ постојната состојба на сообраќајот во урбаниот дизајн,
- ✓ модалната распределба, потребата за унапредување на мобилноста и промоција на одржливите видови превоз,
- ✓ големината на градот,
- ✓ намената на површините, контролата на пристап и
- ✓ потребата од подобрување на состојбата и зголемување на безбедноста на сообраќајната инфраструктура,

односно, да создадеме услови за она што мобилноста треба да претставува, а тоа е оптимизација на сообраќајот.



Ваквиот исчекор ќе води кон реализирање на заложите кон потпишаните Конвенции и остварување на хармонизација со прописите на ЕУ.

Препорачуваме дека на Република Северна Македонија ѝ е потребна законска регулатива и финансиска поддршка за локалните самоуправи за започнување со процесот на ПОУМ, доколку во процесот на претходна евалуација локалната самоуправа добие позитивна препорака.

Конечно, препорачуваме следење на примерот на државите и регионите: Англија, Франција, Фландерс (Белгија), Каталонија (Шпанија), Словенија, Шведска итн., кои веќе имаат воспоставено национална програма за поддршка на планови за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) и воспоставување на национална програма за поддршка на планови за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) во Република Северна Македонија, кои ќе се извршуваат на национално ниво на власт, а со цел охрабрување, поддршка и давање стимулации на општините и градот Скопје за развивање и имплементирање на планови за одржлива урбана мобилност.

Главни елементи на националната програма за поддршка на планови за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) се:

1. Национална платформа за ПОУМ, која ќе делува како централна точка за промовирање, размена на знаење и информирање на општините и градот Скопје за концептот и процесот на ПОУМ преку регуларни состаноци, годишни конференции за ПОУМ, работилници, специјализирани обуки за ПОУМ, експертиза, студиски посети, промотивни настани, билтени, социјални медиуми итн.,
2. Национален водич за ПОУМ на официјалните јазици во Република Северна Македонија, кој ќе биде базиран на водичот на ЕУ, но прилагоден на ситуацијата и условите во Република Северна Македонија, а со цел воспоставување единствен пристап, односно унифицирање на процесот за развивање и имплементирање на ПОУМ во Република Северна Македонија.
3. Национална шема за финансирање на ПОУМ, преку која ќе се дава финансиска поддршка на општините и градот Скопје за развивање на ПОУМ, како и имплементирање на мерки предвидени во ПОУМ.
4. Национална законска рамка за ПОУМ, која ќе претставува Закон и подзаконски акти за одржлива урбана мобилност со кои ќе се регулира обврска и постапка, изработка и донесување на планови за одржлива урбана мобилност од страна на општините и Градот Скопје.
5. Национална шема за мониторинг и евалуација на ПОУМ, преку која ќе се врши мониторинг и евалуација на имплементацијата на ПОУМ од страна на општините и градот Скопје, како и оценка на квалитетот на ПОУМ.

Со цел имплементација на една ваква национална програма за ПОУМ, се препорачува воспоставување на:

- ✓ Национално биро за развој на одржлива урбана мобилност во рамките на Министерство за транспорт и врски, Министерство за локална самоуправа, Министерство за внатрешни работи, Министерство за животна средина и просторно планирање и Министерство за образование, кое ќе биде задолжено за координирање на активностите од националната програма како и нејзино понатамошно развивање.



Објавено од страна на:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Регистрирани канцеларии: Бон и Ешборн, Германија

Отворен регионален фонд за Југоисточна Европа - Енергетска ефикасност (ОРФ-ЕЕ)

Канцеларија на ГИЗ за Северна Македонија

„Антоние Грубишиќ“ бр. 5,

1000 Скопје, Северна Македонија

T + 389 2 31 03 560

F + 389 2 32 16 046

giz-mazedonien@giz.de

<https://www.giz.de/en/worldwide/301.html>

Facebook > @ORFEnergyEfficiency





