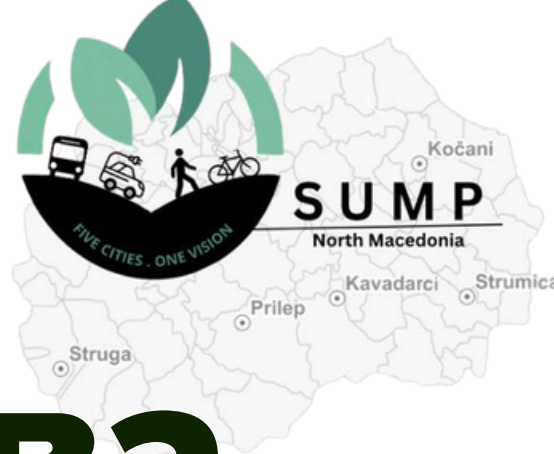
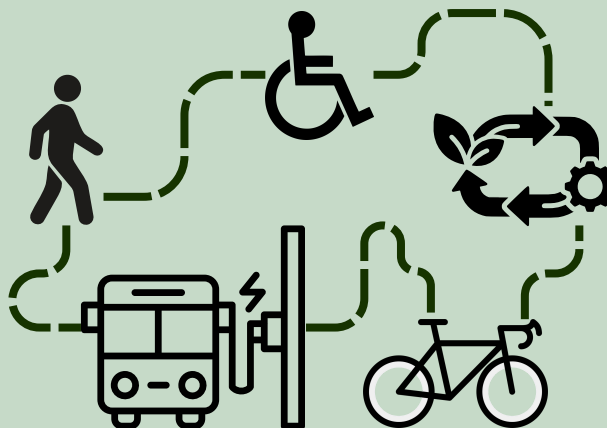


План за одржлива урбана мобиленост 2027/2037



ПРИЛЕП




Republic of North Macedonia
Ministry of Transport

 **BOGAZICI
PROJE A.S.**

 **TRT**

Планот за одржлива урбана мобилност за Прилеп е изработен од Техничка поддршка за развој на планови за одржлива урбана мобилност за пет општини и обезбедување обука за изработка и имплементација на планови за одржлива урбана мобилност (RFP бр.: LRCP-9034-MK-REOI-CS-CQS-A.1.1.5) во рамките на Проектот за поврзување на локални патишта (LRCP) бр. P170267, кој е финансиран со заем од Меѓународната банка за обновa и развој – Светска банка и се спроведува од Министерството за транспорт – Единица за спроведување на проекти.

Проектен тим

Тито Стефанели – Раководител на тимот – TRT
Јусел Ердџан Дишли – Заменик-раководител на тимот – ВР
Вардхман Лункар – Транспортен планер – ТРТ
Мурат Мат – Транспортен планер – ВР
Седа Кадиогул – Урбанистички планер – ВР
Андон Петровски - Локален експерт
Филип Трајковиќ – Локален експерт

Управувачки комитет на проектот (УКП)

Гоце Бојкоски – Координатор на УКП – Општина Прилеп
Катерина Ристевска - член на УКП – Општина Прилеп
Снежана Ристевска - Член на УКП – Општина Прилеп
Маја Бешировска - Член на УКП – Општина Прилеп
Владимир Димовски - Член на УКП – Општина Прилеп
Горјанче Јошески - Член на УКП – Општина Прилеп
Илија Беличковски - Член на УКП – Општина Прилеп
Валентина Недеска - член на УКП – Општина Прилеп
Златко Петровски - член на УКП – Општина Прилеп
Катерина Спироски - Член на УКП – Општина Прилеп
Горан Стојаноски - член на УКП – Општина Прилеп
Винета Ивановска - Член на УКП – Општина Прилеп

Информации за преведувачот (име и презиме): TRT/Богазичи

Одрекнување од одговорност за МКД верзија

ПОУМ првично беше напишан на англиски јазик, а точноста на преводот е единствена одговорност на преведувачот.

Февруари 2026

СОДРЖИНА

1	КРАТОК ПРЕГЛЕД	6
2	ВОВЕД И ПРЕЗЕНТАЦИЈА	7
3	ФАЗА НА ПОДГОТОВКА И АНАЛИЗА	8
3.1	ВОСПОСТАВУВАЊЕ НА РАБОТНА СТРУКТУРА	9
3.2	ПРОГРАМА ЗА ПОЈАСНУВАЊЕ И УЧЕСТВО НА ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ	10
3.3	АНАЛИЗА НА СТАТУСОТ НА МОБИЛНОСТА	11
3.3.1	<i>Социодемографска структура</i>	11
3.3.2	<i>Статус на мобилност</i>	12
4	ФАЗА НА РАЗВОЈ НА СТРАТЕГИЈА	17
4.1	ПРАКТИКА НА ЗАЕДНИЧКА ВИЗИЈА	17
4.2	СТРАТЕШКИ ЦЕЛИ	17
5	ПЛАНИРАЊЕ НА МЕРКИ	20
5.1	ПАКЕТ МЕРКИ	21
5.2	ЕВАЛУАЦИЈА НА СЦЕНАРИЈАТА	23
6	АКЦИОНЕН ПЛАН	25
6.1	ПЕШАЧЕЊЕ И ПРИСТАПНОСТ	25
6.2	ЈАВЕН ПРЕВОЗ	26
6.3	ГРАДСКИ ВЕЛОСИПЕДИЗАМ	26
6.4	РЕГУЛИРАЊЕ НА ПРИСТАП И СМИРУВАЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ	27
6.5	ПАТНИ МРЕЖИ	27
6.6	СИСТЕМ ЗА ПАРКИРАЊЕ	28
6.7	УПРАВУВАЊЕ СО МОБИЛНОСТА	29
6.8	ЕЛЕКТРИЧНА МОБИЛНОСТ	30
6.9	ГРАДСКИ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	30
6.10	ЈАВНА СВЕСТ И АНГАЖМАН	31
7	ФАЗА НА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА	32
7.1	ПРОГРАМА ЗА КРАТКОРОЧНА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА	33
7.2	ПРОГРАМА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА СРЕДНО И ДОЛГОРОЧЕН РОК	34

7.3	ФИНАНСИСКО ПЛАНИРАЊЕ	35
8	МОНИТОРИНГ И ЕВАЛУАЦИЈА.....	36
8.1	РАМКА ЗА МОНИТОРИНГ И МЕХАНИЗМИ	36
8.1.1	<i>Годишен циклус на мониторинг.....</i>	<i>37</i>
8.2	Клучни индикатори за успешност (KPIs)	39
9	ЗАКЛУЧОК.....	41
10	ПРИЛОГ – АКЦИОНИ КАРТИЧКИ.....	42

СПИСОК НА ТАБЕЛИ

Табела 1. Население и број на регистрирани автомобили – промени низ годините.....	13
Табела 2. Транспортна инфраструктура по 1000 жители во различни градови	15
Табела 3. Сообраќајна несреќа според начинот на превоз.....	15
Табела 4. Квалитет на воздухот во Прилеп на 22 јануари 2025 во 08:00 часот (СЕТ)	16
Табела 1. Временска рамка за фазна имплементација на активности.....	32
Табела 2. Годишен циклус на мониторинг.....	37
Табела 3. Област на политика – КПИ (Клучни индикатори за успешност).....	39

СПИСОК НА СЛИКИ

Слика 1. Управување со проектот	9
Слика 2. Процес на ангажирање на засегнати страни.....	11
Слика 3. Прилеп: социодемографска структура.....	12
Слика 4. Покриеност на јавниот превоз во Прилеп.....	14
Слика 5. Годишни патнички патувања со јавен превоз и оперативни карактеристики Прилеп	14
Слика 6. Процес на мерење на зградата.....	22
Слика 7. Структура за мониторинг на ПОУМ	36

Список на кратенки

ASI	Избегнување/Намалување, Промена/Одржување, Подобрување
BAU	Бизнис како и обично
CO	Јаглерод моноксид
CO₂	Јаглерод диоксид
EU	Европска Унија
ITS	Интелигентни транспортни системи
KPI	Клучни индикатори за перформанси
MOMOS	Модел за одржлива мобилност
MOM	Записник од состанокот
NGO	Невладина организација
NOX	Азотен оксид (NO) и азотен диоксид (NO ₂)
PCIU	Одделение за координација и имплементација на проекти
PM_{2.5}	Фини честички
PSC (УКП)	Управен комитет на проектот
PT	Јавен превоз
RoP	Правилник за работа
SMART	Специфично, мерливо, остварливо, реално и временски ограничено
SUMP (ПОУМ)	План за одржлива урбана мобилност
ToR	Проектна задача

1 Краток преглед

Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Прилеп обезбедува кохерентна, на докази заснована патна карта за подобрување на пристапноста, безбедноста, јавното здравје и квалитетот на животот, истовремено поддржувајќи почиста и поотпорна локална економија. Развиен во согласност со принципите на ПОУМ, процесот ги комбинираше техничката анализа со структурирано учество на засегнатите страни, осигурувајќи дека приоритетите ги одразуваат локалните потреби и реалноста на имплементацијата.

Почетната проценка потврдува дека Прилеп се соочува со типични притисоци врз мобилноста за еден регионален центар. Приватните моторизирани патувања остануваат доминантни, додека пешачењето е важно, но не е постојано поддржано со висококвалитетна, непрекината и целосно достапна инфраструктура. Возниот парк во голема мера се заснова на фосилни горива, со 22.203 регистрирани возила и висок удел на дизел возила. Безбедноста во сообраќајот останува голем предизвик, при што евидентираните смртни случаи и тешки повреди укажуваат на тоа дека ранливите учесници во сообраќајот бараат посилна заштита преку побезбеден дизајн на улиците, управување со брзината и подобрени пешачки премини. Емисиите поврзани со транспортот и грижите за локалниот квалитет на воздухот дополнително ја зајакнуваат потребата од промена на модалитетот на движење и почисти технологии.

Врз основа на оваа дијагноза, заедничката долгорочна визија на Прилеп е да стане безбеден, инклузивен и град ориентиран кон луѓето, каде што жителите можат лесно и поевтино да се движат, поддржани од почист воздух, позелени улици и ефикасни, одржливи опции за транспорт. Оваа визија се операционализира преку стратешки цели и сет на индикатори усогласени со долгорочни резултати: поголема употреба на одржливи начини на движење, намалена зависност од автомобили, пониски емисии и подобрена безбедност во сообраќајот.

За да се претвори визијата во изводлив пат, беа развиени и оценети три сценарија: Бизнис-како-обично (BAU), Алтернативно сценарио 1 (AS1 – умерен транзит) и Алтернативно сценарио 2 (AS2 – амбициозен транзит). Мерките беа приоритетизирани преку мултикритериумска анализа и комбинирани во пакет-сценарија за моделирање. Евалуацијата на сценаријата со користење на стратешкиот модел MOMOS покажува дека и двете политички сценарија обезбедуваат јасни подобрувања во споредба со BAU, особено за емисиите и безбедноста. Квантифицираните резултати до целната година вклучуваат намалување на емисиите на стакленички гасови, загадувачите на воздухот и сообраќајните жртви, при што AS2 ги постигнува најсилните еколошки перформанси, но бара поголем напор за имплементација.

Врз основа на перформансите, изводливоста и усогласеноста со засегнатите страни, планот го усвојува AS1 како претпочитано сценарио. AS1 ја балансира реалната способност за реализација со значајно влијание, со цел да се намали зависноста од автомобили, да се зајакне јавниот превоз, да се прошири користењето на велосипеди, да се подобрат резултатите во поглед на пешачењето и безбедноста и да се намалат емисиите преку интегриран пакет мерки што може да се спроведува во фази и да се финансира во рамките на локалниот контекст.

Акциониот план ги консолидира интервенциите во десет политички области: пешачење и пристапност, јавен превоз, урбано велосипедство, регулација на пристап и смирување на сообраќајот, патна мрежа, систем за паркирање, управување со мобилноста, електрична мобилност, урбан товарен транспорт и јавна свест и ангажман. Мерките се подредени преку краткорочни и среднорочни/долгорочни програми, поддржани со уредувања за управување, финансиско планирање и рамка за следење.

Севкупно, ПОУМ-от за Прилеп поставува јасна насока: да се обезбедат побезбедни и попријатни улици за живеење, да се понудат атрактивни алтернативи за користење на приватни автомобили, да се подобри сигурноста и достапноста на јавниот превоз и да се овозможат пешачењето и возењето велосипед како секојдневни начини на движење. Преку фазна имплементација и континуирано следење, планот нуди веродостоен пат кон поодржлив, инклузивен и економски жив Прилеп.

2 Вовед и презентација

Овој Финален извештај дава концизен, на одлуки насочен резиме на Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Прилеп. Тој ги синтетизира резултатите подготвени во рамките на задачите 1.1–1.5, опфаќајќи ја рамката за планирање и вклученоста на засегнатите страни, основниот преглед на мобилноста, развојот на стратегија и сценарија, изборот на мерки, планирањето на активности, пристапот за имплементација и рамката за следење.

Планот за одржлива урбана мобилност е интегриран инструмент за планирање кој ги координира мерките за користење на земјиштето и транспортот за да се подобри пристапноста и квалитетот на животот. Тој промовира побезбедни улици, поздрави избори за патување и поефикасна употреба на урбаниот простор, истовремено поддржувајќи ги целите за климата и квалитетот на воздухот. Во Прилеп, ПОУМ се фокусира на практични решенија кои можат да се реализираат преку фазни програми усогласени со локалниот капацитет и инвестициските приоритети.

Областа на анализа и интервенција на ПОУМ е дефинирана како функционална урбана област, со признавање дека секојдневните обрасци на патување често се протегаат подалеку од административните граници. Границите на планирањето беа дискутирани и усовершени со Управувачкиот комитет на проектот (УКП) за да се обезбеди дека планот ги опфаќа основната урбана област, како и околните области кои се во интеракција со градот. Резултирачката област на истражување ја вклучува функционалната урбана област заедно со административната граница на општината и границите на Генералниот урбан план.

Процесот на планирање беше организиран преку јасна управувачка структура, вклучувајќи го формирањето на Управувачки комитет на проектот (УКП) и програма за учество приспособена на засегнатите страни во Прилеп. Анализата и мапирањето на засегнатите страни го информираа изборот на алатки за ангажирање, како што се состаноци, работилници и консултации, надолжени со механизми за комуникација и повратни информации (вклучувајќи онлајн канали) за да се обезбеди транспарентност и континуиран придонес во текот на целиот циклус на ПОУМ.

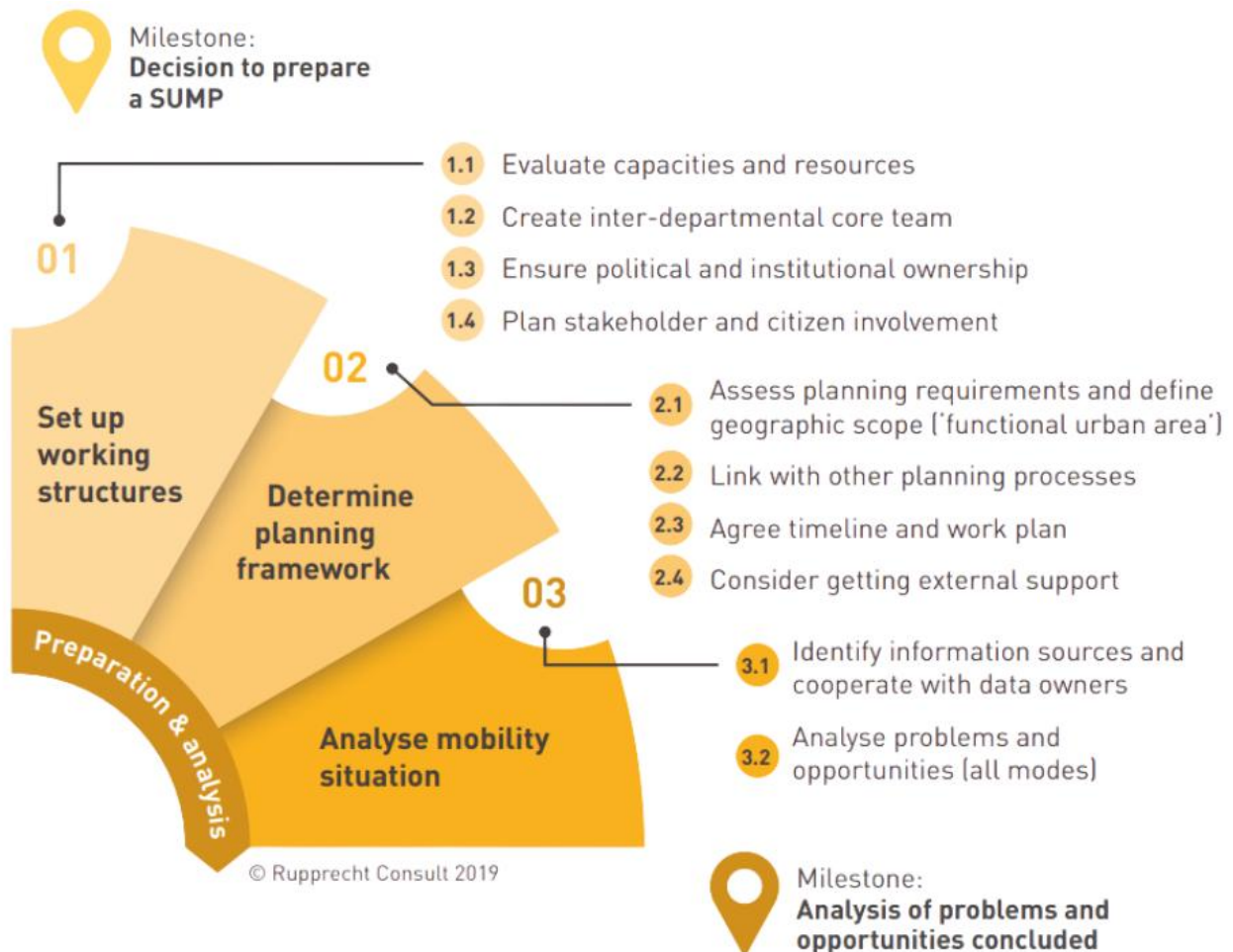
Овој документ е структуриран да го отсликува ПОУМ циклусот и да овозможи брзо ориентирање за носителите на одлуки. Поглавје 3 ги сумира подготвителните и аналитичките активности и клучните основни наоди. Поглавје 4 ја опишува фазата на развој на стратегија, вклучувајќи ја визијата, целите, индикаторите и таргетите. Поглавје 5 објаснува како се пакуваат мерките и како се оценуваат сценаријата што водат до преферираното сценарио. Поглавје 6 го претставува Планот за акција организиран по области на политики. Поглавја 7 и 8 ги опишуваат планирањето на имплементацијата, финансиските аспекти и пристапот за мониторинг и евалуација. Поглавја 9–11 ги содржат заклучокот, литературата и анексите.

3 Фаза на подготовка и анализа

Подготовката и анализата ја формираат доказната основа на ПОУМ-от за Прилеп. Во текот на оваа фаза, проектот ја воспостави работната структура и аранжманите за донесување одлуки, ги разјасни засегнатите страни и се договори за програма за учество, и ја состави почетната дијагноза на сегашниот систем за мобилност.

Оваа фаза имаше три функции. Прво, обезбеди јасно управување и одговорности за процесот да може ефикасно да се одвива од анализа до одлуки. Второ, создаде заедничко сопствеништво преку структурирано ангажирање и транспарентна комуникација. Трето, произведе консолидиран основен сет на податоци што овозможи приоритетите, целите и мерките да се тестираат според реални услови, а не според претпоставки.

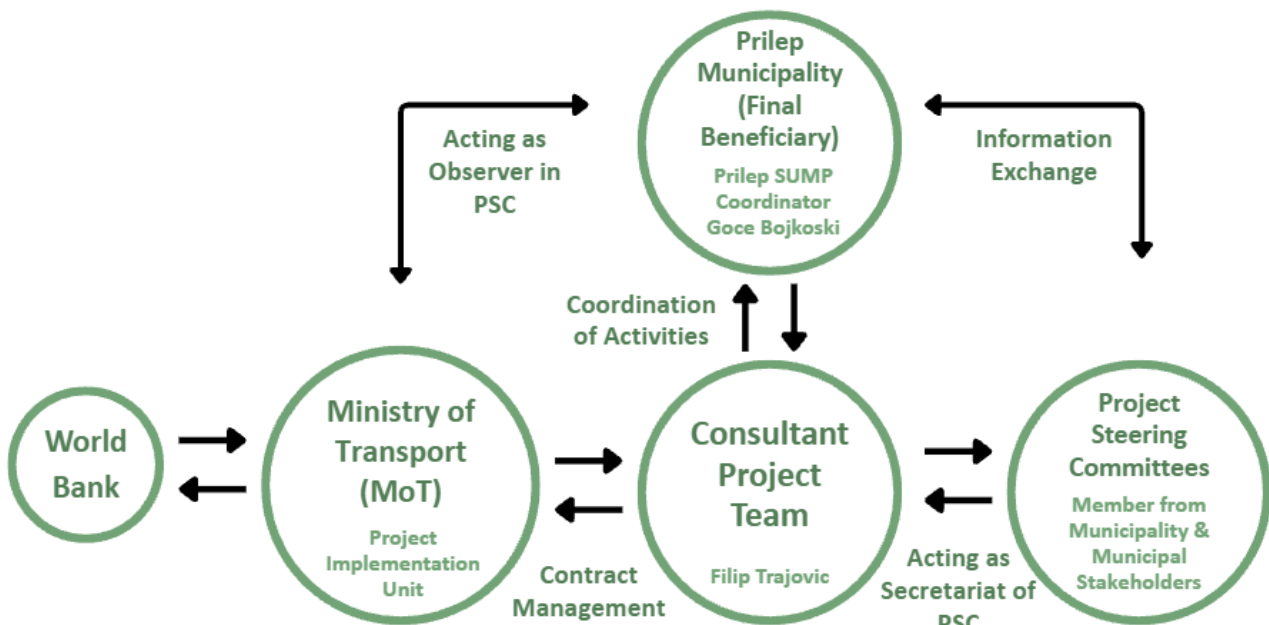
Резултатите од оваа фаза беа искористени за да се идентификуваат клучните проблеми и можности, да се потврдат приоритетите со локалните чинители и да се обезбеди дека понатамошниот развој на стратегијата и планирањето на мерките се засноваат на сигурни податоци и заедничко разбирање на ограничувањата и изводливоста.



3.1 Воспоставување на работна структура

Беше воспоставена јасна структура за управување и координација за да се управува со процесот на ПОУМ и да се поддржат навремени одлуки. Управувачкиот комитет на проектот (УКП) служи како основна платформа за координација помеѓу Општината, релевантните институции и консултантскиот тим. УКП обезбедува техничката работа да биде усогласена со локалните приоритети, да се обезбедат потребните информации во текот на целиот циклус на ПОУМ и планот да остане изводлив во рамките на институционалниот и финансискиот контекст на Прилеп.

Управниот одбор работи според договорени Деловник за работа, вклучувајќи ги и аранжманите за свикнување состаноци, кворум, документација и донесување одлуки. Именуван координатор за ПОУМ претседава со управниот одбор, организира состаноци и дневни реди, обезбедува континуитет преку заменички членови кога е потребно и може да покани надворешни експерти кога е потребен дополнителен технички придонес (на пр., безбедност во сообраќајот, операции на јавниот превоз, квалитет на воздухот, урбан дизајн).



Слика 1. Управување со проектот

Во практична смисла, работната структура беше дизајнирана за да се избегне само "изработка на извештај" преку поврзување на анализата и изготвувањето со точки за донесување одлуки. Нацрт-доставените резултати беа претставени пред УКП за валидација, а повратните информации беа интегрирани пред да се премине во следната фаза. Овој пристап ја зајакна одговорноста и го намали ризикот од промени во доцна фаза.

Клучни функции на УКП и работната структура вклучуваат:

- водење и валидирање на процесот ПОУМ и резултатите, обезбедувајќи усогласеност со принципите на одржлива мобилност и локалните потреби;
- олеснување на пристапот до општински и национални податоци, планови и студии потребни за анализа и развој на опции;
- поддршка на меѓусекторската и меѓуинституционалната координација за решавање на прашања и овозможување подготвеност за имплементација;
- обезбедување дека заклучоците на УКП се соопштуваат во рамките на релевантните институции и дека се следат преку договорени активности.

3.2 Програма за појаснување и учество на засегнати страни

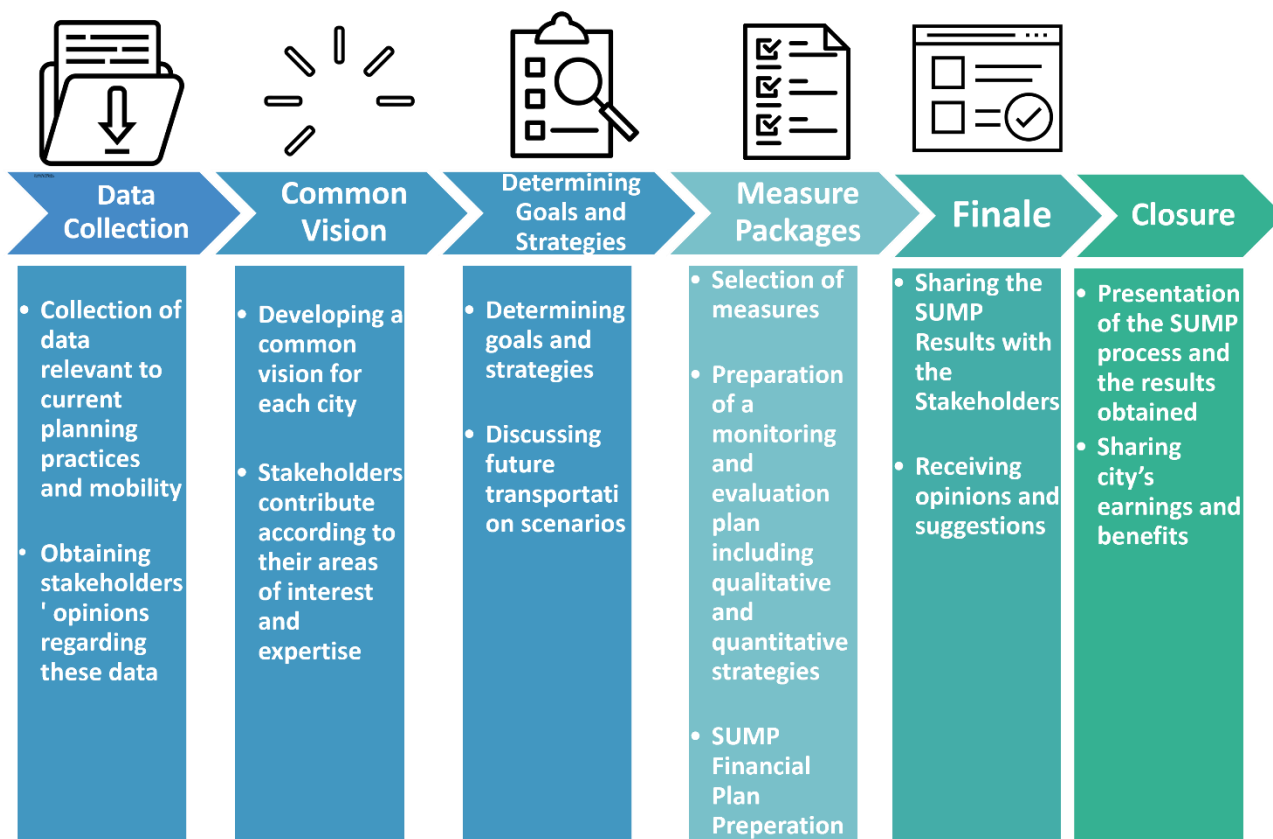
Беше спроведено планирање за појаснување и учество на засегнатите страни за да се обезбеди ПОУМ да ги одразува локалните потреби и да се создаде широко сопствеништво. Преку мапирање на засегнатите страни беа идентификувани клучните јавни институции, давателите на услуги, бизнисите, граѓанското општество и групите на граѓани, вклучувајќи ги потребите на ранливите и загрозените корисници. Врз основа на влијанието и интересот, беа дефинирани улогите на засегнатите страни за да се обезбеди техничките дискусии, политичките избори и јавната комуникација да допрат до вистинската публика.

Програмата за учество комбинираше структурирани настани (состаноци на УКП, тематски работилници и консултации) со постојани комуникациски канали за да се промовира транспарентност и да се поттикне повратна информација. Дигитални алатки (содржини на општинската веб-страница и социјални медиуми) беа користени за објавување настани, споделување напредок и обезбедување достапни информации за пошироката јавност, со што се обезбеди ангажманот да се прошири и надвор од формалните состаноци.

Ангажманот беше осмислен да го поддржи целиот циклус на планирање:

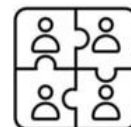
- Информации и дијагноза: претставување на почетните наоди и собирање локални сознанија за проблемите и приоритетите;
- Формирање стратегија: заедничко создавање на долгорочна визија, договарање стратешки цели и дискутирање за индикатори и целни насоки;
- Развивање и приоритизирање на мерки: усовршување на пакетите мерки, проценка на изводливоста и влијанијата и усогласување на предлозите со локалниот капацитет;
- Јавна консултација: прибирање на корисничкото искуство преку анкети и отворени канали за повратни информации и обезбедување мерките да одговараат на секојдневните потреби за мобилност.

Со поврзување на ангажманот со точките на одлучување и резултатите, програмата за учество ја поддржа и легитимноста и техничкиот квалитет, помагајќи му на ПОУМ-от да се префрли од анализа кон изводлив Акционен план.



Слика 2. Процес на ангажирање на засегнатите страни

3.3 Анализа на статусот на мобилноста

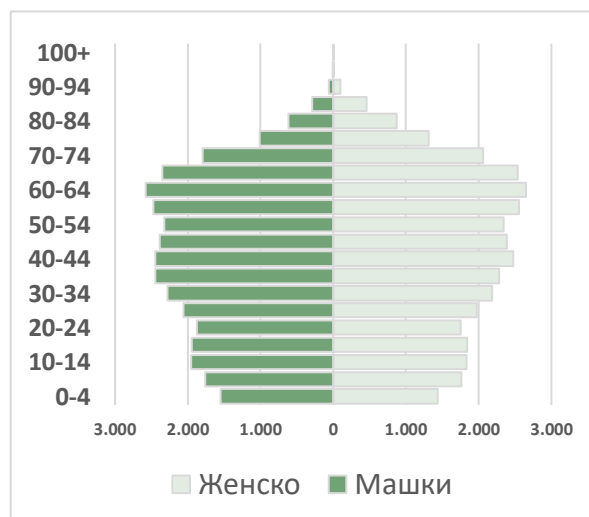


3.3.1 Социодемографска структура

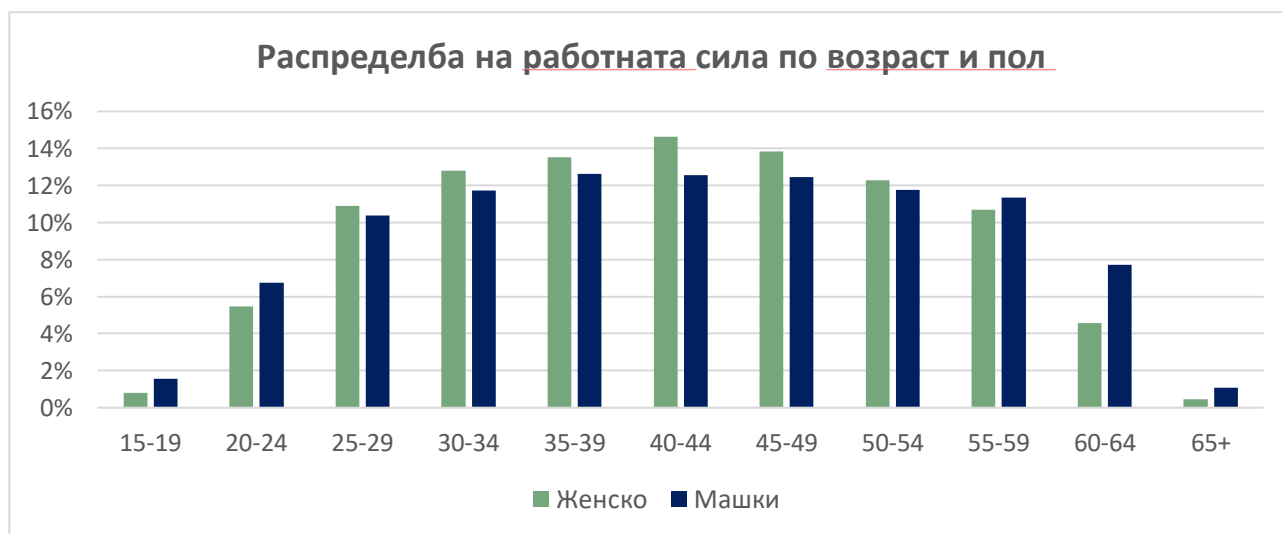
Анализата на статусот на мобилноста ги собира достапните општински и национални податоци, ги прегледа постојните планови и програми и го комбинираше тоа со проценка на мрежата и набљудувања на терен. Проценката ги опфати јавниот превоз, условите за пешачење и возење велосипед, карактеристиките на патниот систем, сообраќајот и паркирањето, безбедноста во сообраќајот и еколошките аспекти поврзани со транспортот.

Пред да се проценат тековните транспортни навики на Прилеп, беа собрани податоци за социодемографската структура поврзана со навиките за патување. Социодемографската структура на градот беше анализирана земајќи ја предвид официјалната статистика на Северна Македонија. Следниве табели и графикони го прикажуваат социодемографскиот профил на Прилеп во бројки.

Население на градот	Население		69,025
	Број домаќинства	на	24,607
Семејство	Големина	на	2.81
	домаќинство		



Статус на попреченост	Лица со попреченост (%)	7,42%
Работен статус	Вработени (%)	36,0%
	Невработени (%)	20,6%
Статус на образование	Писмени (%)	95,5%
	Неписмени (%)	1,4%
	Непознато (%)	3,2%
Приход	Просечен приход на домаќинство	3600



Слика 3. Социодемографска структура на Прилеп

Функционалната област на Прилеп опфаќа 69.025 жители (2021). Градското население брои околу 63.308 жители, а бројот на домаќинства е приближно 24.600, со просечна големина на домаќинството од 2,81. 92% од населението живее во урбаната област на градот. Женската популација генерално изгледа постара во споредба со машката. Од друга страна, освен во возрастната група од 20-24 години, бројот на мажи во работната сила е поголем од бројот на жени.

3.3.2 Статус на мобилност

Почетната состојба потврдува силна зависност од приватно моторизирано патување, додека пешачењето останува важно во централните области и околу клучните дестинации, но бара подобрена поврзаност, пристапност и удобност. Постојат велосипедски инфраструктури, но тие се ограничени и фрагментирани, што укажува дека е потребна поврзана мрежа и побезбеден дизајн на крстосниците пред велосипедизмот да може да се развие како секојдневен начин на превоз.

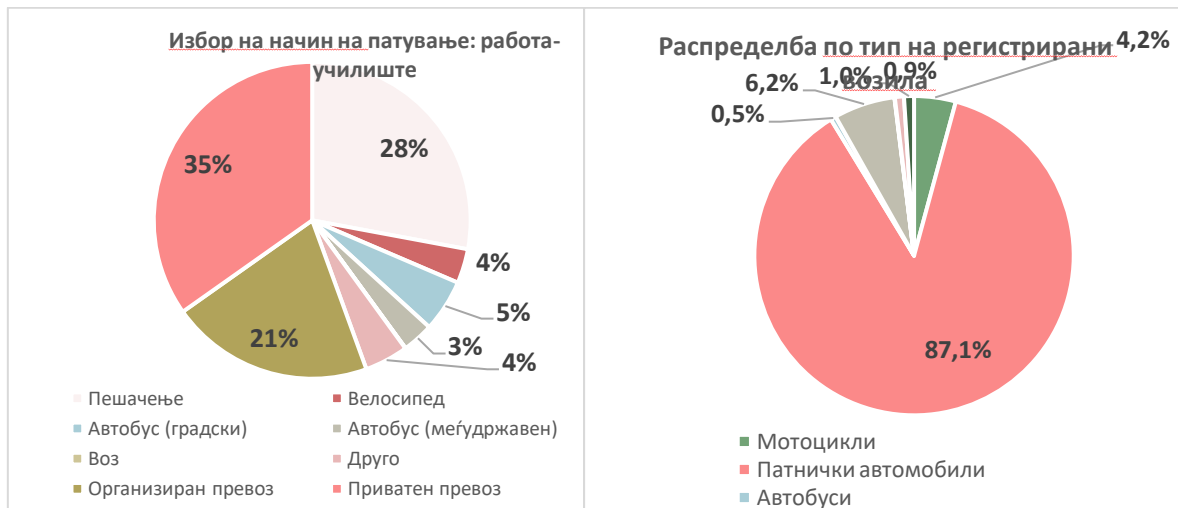


Клучни наоди од основата вклучуваат:

- **Возилен парк и моторизација: 22.203 регистрирани возила;** дизел сочинува 57,8%, бензин 28,3% и бензин-гас 13,6%. Стапката на моторизација е пријавена на 0,56, што укажува на висока достапност на автомобили во однос на населението.

- **Патна мрежа и сообраќај:** значителен дел од мрежата бара подобро одржување и побезбеден дизајн, при што многу крстосници се пријавени како неконтролирани. Сообраќајната побарувачка е концентрирана во централните области и околу нив, што ги зголемува конфликтите помеѓу автомобилите, пешаците и јавниот превоз.

Овие наоди ја обезбедија доказната основа за стратегијата и изборот на претпочитаното сценарио, осигурувајќи дека ПОУМ се насочува кон најгорливите и најмерливите предизвици за мобилноста во градот.



Имајќи ги предвид демографските трендови и бројот на регистрирани автомобили, јасно се гледа дека додека населението се намалува, бројот на регистрирани автомобили се зголемува во текот на последните години.

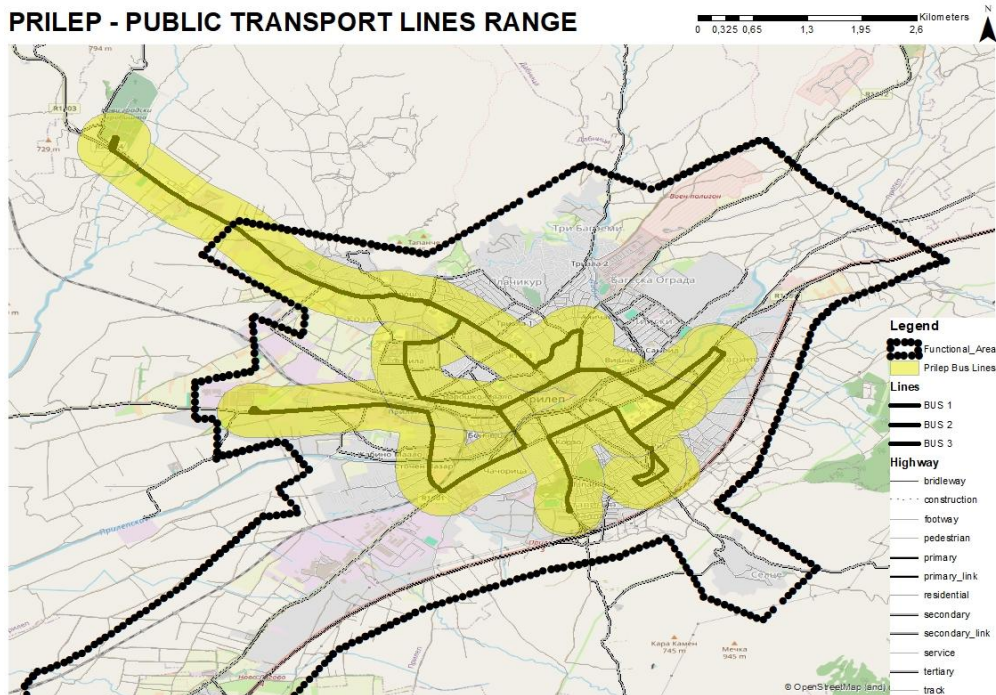
Табела 1. Промени во бројот на жители и регистрирани автомобили во текот на годините

Година	Население	% (Зголемување/Намалување)
2002	76768	
2021	69025	-10,1%



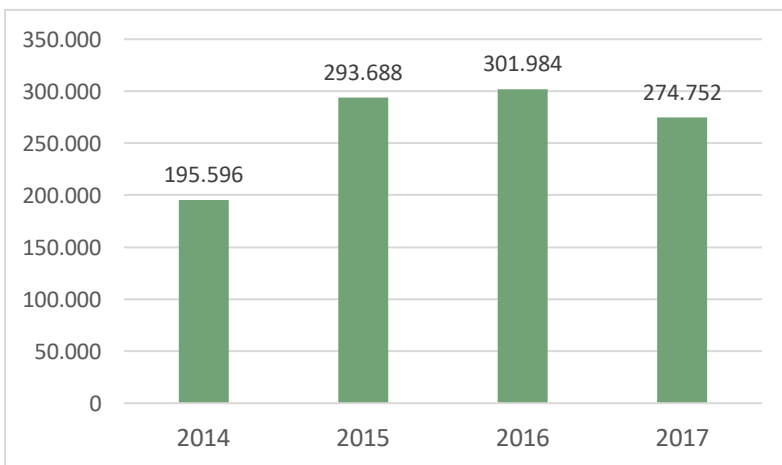
- **Јавен превоз:** три градски автобуски линии со должина на рута во опсег од 6,8–9,5 км и типична фреквенција од околу 60 минути. Возниот парк е ограничен и застарен, и потребни се подобрувања во квалитетот на услугата за да се зголеми бројот на патници и сигурноста.





Слика 4. Покриеност на јавниот превоз во Прилеп

Следната слика ги прикажува годишните патници во јавниот превоз во Прилеп. Според студијата, просечниот дневен број на патници во јавниот превоз е околу 750 лица, што е значително ниско за еден систем.



Слика 5. Годишни патнички превози со јавен превоз и оперативни карактеристики Прилеп

Мрежа на јавен превоз	21,8 км
Годишни километри возило-	1.671.537
Просечна комерцијална брзина	15 км/ч
Фреквенција на автобуски услуги	60 мин
Експлоатациони трошок (евро/вкм)	19.0244

- **Околина за пешачење:** клучните пешачки области и дестинации вклучуваат булевар "Градски центар", Маркова кула, Археолошкиот музеј, паркот Варош и Манастирот "Свети Архангел Михаил". Пристапноста, квалитетот на преминните места и континуитетот на мрежата се критични прашања за ранливите корисници.





- **Услови за велосипедизам:** постоечкиот велосипедски систем изнесува вкупно **5,6 км** и се состои од кратки, сегментирани делови, што укажува на потреба од кохерентен пристап со мрежа, наместо од изолирани сегменти.

Град	Должина на велосипедска линија (км)	Должина на велосипедска линија по 1000 жители (км)	Процент на користење на велосипеди %
Прилеп	5,6	0,08	4
Бремен	390	0,69	20
Копенхаг	469	0,76	36
Барселона	181	0,11	1,5
Мелбурн	135	0,89	4

Table 1. Транспортна инфраструктура по 1000 жители во различни градови

Препорачаните мерки вклучуваат:

- ✓ Физички интервенции: реконструкција на тротоарите, заштитни појаси (појаси за засадување, столбови), подобро осветлување и надградени пешачки премини.
- ✓ Мерки за управување со сообраќајот: преуредување на крстосници, намалување на ограничувањата на брзината и смирување на сообраќајот во зони со приоритет за пешаци.
- ✓ Регулаторни и спроведувачки мерки: построги казни и активна примена против нелегално паркирање и зафаќање на тротоарите.



Се очекува од спроведувањето на овие мерки:

- ✓ Подобрување на безбедноста и удобноста на пешаците.
- ✓ Поддршка на пренасочување кон пешачење.
- ✓ Да се подобри квалитетот на јавниот простор и урбаната живеедност.
- ✓ Обезбедување усогласеност со стандардите на ЕУ за пристапност, безбедност и одржливост.



Безбедност во сообраќајот: општинската статистика пријавува **8 смртни случаи и 30 сообраќајни несреќи со тешки повреди**, што ја зајакнува потребата од побезбедни пешачки премини, управување со брзината, уредување на крстосници и посилна безбедносна култура.

Табела 3. Сообраќајна несреќа според начинот на превоз

Начин на транспорт	Погинати	Тешка повреда
Пешачење	0	8
Велосипед	2	4
Автомобил	4	8
Мотоцикл	2	10
Автобус	0	0
Споделување автомобили / Такси	0	0
Камиони	0	0
Вкупно	8	30

- **Паркирање:** Идентификувани се **17 паркинг зони**, што ја нагласува важноста од структурирано управување и спроведување на паркирањето за намалување на сообраќајниот метеж и поддршка на попријатни улици. Не постои систем за управување со паркирањето во однос на тарифите, што ги поттикнува граѓаните да ги користат своите автомобили и да го заземаат централното градско подрачје.



- **Животна средина:** евидентирани се емисиите на загадувачки супстанции во воздухот поврзани со транспортот, а локалното планирање на квалитетот на воздухот обезбедува основа за координирани активности за поддршка на почиста мобилност. Според податоците од мерењата на веб-страницата за квалитет на воздухот во Република Северна Македонија, создадена од Министерството за животна средина и просторно планирање, заклучно со 22 јануари 2025 година, во 8:00 часот, загадувачкиот состав на градот Прилеп се смета за низок.

Табела 4. Квалитет на воздухот во Прилеп на 22 јануари 2025 г. во 08:00 часот (СЕТ)

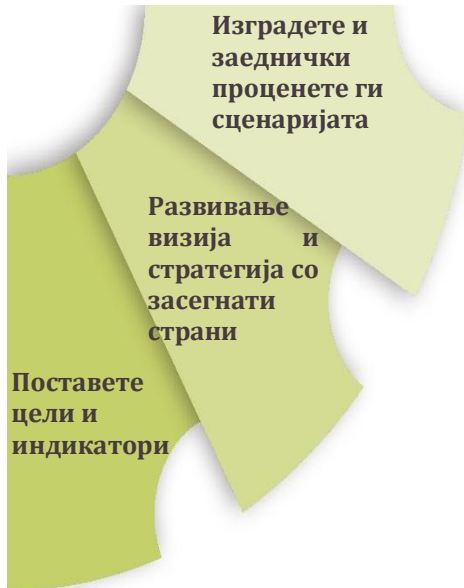
Град	CO	NO2	Ah3	PM2,5	PM10	SO2
Прилеп	Многу ниско	Нема податоци	Многу ниско	Нема податоци	Нема податоци	Многу ниско



Севкупно, основната дијагноза заклучува дека клучните предизвици за мобилноста во Прилеп може да се сумираат како: голема зависност од автомобили и ограничена привлечност на јавниот превоз, фрагментирана средина за пешаци и недостатоци во безбедноста, недостаток на инфраструктура за велосипедизам, притисок врз јавниот простор од паркирање и доминација на сообраќајот, и потребата за намалување на емисиите и подобрување на квалитетот на воздухот. Овие предизвици директно влијаеја врз стратегијата, целите, пакетите со мерки и изборот на претпочитано

сценарио.

4 Фаза на развој на стратегија



Оваа фаза ги претвори почетните наоди и придонесите од засегнатите страни во заедничка долгорочна насока за Прилеп. Преку работилници и онлајн анкета, беше дефинирана заедничка визија и преточена во стратешки цели, показатели и целни трендови. Исто така, беше развиена рамка со сценарија за тестирање на алтернативни патеки за развој и за поддршка на спроведлив пакет мерки.

4.1 Практика на заедничка визија

Заедничка визија за иднината на мобилноста на Прилеп беше ко-креирана преку ангажман и консултации со засегнатите страни. Процесот на визија имаше за цел да ги опфати долгорочните аспирации на градот, притоа останувајќи заснован на она што може да се реализира и да се измери. Внесовите беа собрани преку структурирани работилници, дискусии со ПСЦ и канали наменети за јавноста, со што се

обезбеди и институционалните перспективи и секојдневното корисничко искуство да придонесат за конечната насока.

Договорената визија нагласува безбеден и инклузивен град каде што одржливите начини на движење се привлечни, достапни и лесно достапни, поддржани од почист воздух и позелени улици. Таа, исто така, ја одразува потребата за подобрување на сигурноста и корисничкото искуство кај јавниот превоз и за создавање средина за пешачење и возење велосипед што е непречена и удобна низ населбите.

"Прилеп замислува безбеден, инклузивен и на луѓето ориентиран град каде што пешачењето, возењето велосипед и јавниот превоз се претпочитани начини на патување, поддржани со чист воздух и позелени улици, и каде што мобилноста го поддржува здравјето, еднаквоста и климатската отпорност."

Визијата не се третира како самостојна изјава; таа директно ги информира целите, индикаторите и пакетите мерки. Ова осигурува дека секоја компонента на Акцискиот план придонесува кон доследна крајна состојба: помала зависност од автомобили, побезбедни улици, поздрави опции за патување и подобрен квалитет на јавниот простор.

4.2 Стратешки цели



Врз основа на визијата и синтезата од консултациите, стратегијата дефинира збир на цели кои ги водат и инвестициските одлуки и секојдневните политички избори. Целите се усогласени со областите на политика користени во Планот за акција, обезбедувајќи директна врска од стратегијата до спроведувањето. Стратешките цели вклучуваат:

- **Намалување на зависноста од автомобили** и пренасочување на патувањата кон пешачење, возење велосипед и јавен превоз, особено за кратки урбани патувања и во централните области.

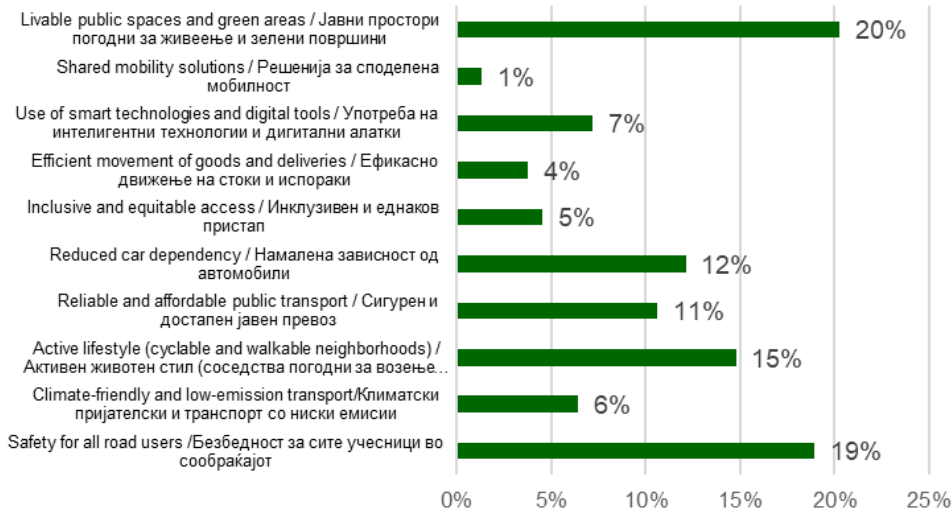
- **Подобрување на ефикасноста на јавниот превоз** преку зголемување на сигурноста, покриеноста и корисничкото искуство, вклучувајќи пристапност и информации за патниците.
- **Подобрување на безбедноста во сообраќајот за сите учесници**, со фокус на ранливите учесници и локации со висок ризик преку побезбеден дизајн, управување со брзината и насочени интервенции.
- **Подобрување на условите за пешачење и пристапноста** преку подобрување на континуитетот и отстранување на бариерите во пешачката мрежа, особено во близина на клучни дестинации.
- **Развивање поврзан велосипедски систем** поддржан со безбедни рути, уредување на крстосници, обезбедено паркирање и интеграција со јавниот превоз.
- **Намалете ги емисиите и потрошувачката на енергија** преку поддршка на модалниот пресврт и почистите технологии и усогласување на транспортните активности со приоритетите за квалитет на воздухот.
- **Управување со сообраќајот и побарувачката за паркирање** за поддршка на улици погодни за живеење и поефикасна употреба на јавниот простор.

За следење на напредокот, планот усвојува рамка на индикатори усогласена со долгорочните резултати. Клучните индикатори вклучуваат удел на превозни средства (пешачење, велосипедизам, јавен превоз, автомобил), стапка на сопственост на автомобили, емисии на CO₂, емисии на PM₁₀, емисии на NO_x, потрошувачка на гориво и резултати од безбедноста во сообраќајот (смртни случаи и повреди). Целите се изразени како насоки на трендот до 2037 година (зголемување на одржливите начини на превоз и намалување на употребата на автомобили, емисиите и жртвите), а евалуацијата на сценаријата обезбедува квантитативни референтни вредности за мониторинг.

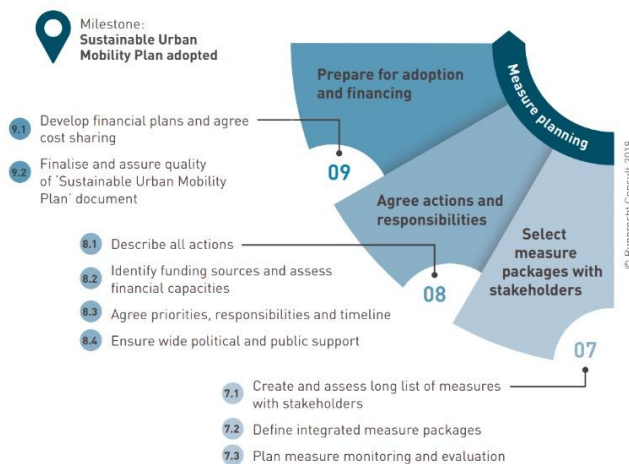
What should urban mobility in your city look like in 10 years?



Which of these principles should shape the future mobility vision of your city?



5 Планирање на мерки



Планирањето на мерките ја преточи долгата листа на кандидатски мерки во кохерентна, приоритетна програма што може да се спроведе од страна на Општината и партнерите во текот на ПОУМ хоризонтот. Врз основа на дијагнозата, визијата и целите, проектниот тим состави мерки во десет политички области, ги процени за изводливост и влијание и ги структурираше во пакети кои го одразуваат пристапот "Избегни–Промени–Подобри" (ASI).

За да се обезбеди дека конечниот план е и амбициозен и остварлив, мерките прво беа проверени во однос на локалните ограничувања (институционален капацитет, финансирање, прифаќање и временска рамка за имплементација), а потоа беа тестирани како интегрирани пакети на сценарија со помош на стратешкиот MOMOS модел. Овој чекор обезбеди докази за тоа како различните нивоа на амбиција би се покажале во однос на договорените индикатори за безбедност, животна средина, пристапност и ефикасност на мрежата.

Оваа фаза ја преточи стратегијата (визија, цели и задачи) во кохерентна и изводлива група на интервенции. Мерките беа изведени од почетната дијагноза и придонесот на засегнатите страни, а потоа беа структурирани во пакети усогласени со областите на политики што се користат во Акцискиот план.

Применета е повеќе критериумска анализа со (МСА) за да се даде приоритет на мерките на транспарентен начин и да се состават внатрешно доследни пакети со сценарија за тестирање. Потоа, резултираките пакети беа оценети преку стратешко моделирање и договорена рамка на индикатори, обезбедувајќи основа за докази за избор на претпочитаното сценарио.

Развојот на пакетот мерки следеше структуриран редослед: идентификација на кандидатни мерки, скрининг и консолидирање, приоритизација заснована на МСА и интеграција во пакет-сценарија.

Повеќе критериумската анализа (МСА) ги оцени мерките според пет пондерирани димензии: Трошок (21 %), Време на имплементација (12 %), Финансиска изводливост (25 %), Ефикасност/влијание (24 %) и Јавна прифатливост (18 %). Рангирањето го поддржа изборот на мерки кои се и влијателни и реално изводливи за спроведување во Прилеп.

Евалуацијата на сценаријата ја комбинираше стратешкото моделирање со усогласен рамковен систем на индикатори што ги опфаќа транспортот, животната средина и безбедноста во сообраќајот. Стратешкиот модел за прогнозирање MOMOS беше искористен за симулирање на почетната состојба и на пакетите политики во текот на планираниот хоризонт, користејќи локални демографски, просторни и мобилностни влезни податоци и договорени претпоставки за егзогени трендови.

Клучните резултати ја илустрираат очекуваната насока на промената според претпочитаното сценарио (AS1):

- Зависноста од автомобили се намалува од **75,9% на 72,0% до 2037 година**, додека **јавниот превоз се зголемува на 7,9%, а велосипедизмот достигнува 3,0%.**
- Емисиите на стакленички гасови од транспортот **се намалуваат за 18%**, со големи намалувања на локалните загадувачи на воздухот (PM2.5 за 36,3% и NOx за 42,7%).
- Безбедноста во сообраќајот значително се подобрува, при што бројот на сообраќајни жртви и **повреди се намалува за речиси 40%** во споредба со нивото од 2023 година.

Врз основа на перформансите, изводливоста и консензусот на засегнатите страни, AS1 беше избрано за претпочитано сценарио. Тоа нуди балансиран пат што носи мерливи придобивки, а истовремено останува остварлив во рамките на локалниот капацитет за реализација и реалноста на финансирањето. AS2 нуди поголема амбиција, но подразбира поголеми потреби за инвестиции и поголем ризик при имплементацијата.

Мерките беа групирани во интегрирани пакети кои ги одразуваат главните области на политиката за мобилност:

- **Пешачење и пристапност**
- **Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот**
- **Патна мрежа**
- **Систем за паркирање**
- **Градски велосипедизам**
- **Јавен превоз**
- **Управување со мобилноста**
- **Електрична мобилност**
- **Градски товарен транспорт**
- **Јавна свест и ангажман**

Врз основа на приоритетните мерки, беа подготвени три пакети со сценарија за евалуација: Бизнес-како-обично (BAU), Алтернативно сценарио 1 (AS1 - умерен транзит) и Алтернативно сценарио 2 (AS2 - амбициозен транзит). BAU одразува продолжување на тековните трендови, додека AS1 и AS2 претставуваат зголемени нивоа на политичка интервенција. AC1 се состои од 22 интегрирани, економични мерки; AC2 опфаќа 32 по-трансформативни мерки со повисоки барања за инвестиции.

Логиката на избраниот пакет и претпочитаното сценарио се одразени во Планот за акција претставен во Поглавје 6.

5.1 Пакет мерки

Мерките се организирани во пакети по области на политики за да се зајакнат меѓусебно (на пр., пешачење во комбинација со смирување на сообраќајот, или надградби на јавниот превоз во комбинација со управување со паркинзите). Пакетирањето исто така поддржува фазна реализација: брзите победи и регулаторните мерки можат да започнат рано, додека поголемите инфраструктурни елементи се подготвуваат преку дизајн, буџетирање и координација со засегнатите страни.



Слика 6. Процес на градење на мерки

Применета е мулти критериумска анализа (МКА) за да се приоритетизираат мерките на транспарентен и повторлив начин. Критериумите и тежините беа договорени преку техничкиот процес и придонесите од засегнатите страни: Трошок (21%), Време на имплементација (12%), Финансиска изводливост (25%), Ефикасност/влијание (24%), и Јавна прифатливост (18%). Резултатите од е мулти критериумската анализа (МКА) беа проверени преку работилници со засегнатите страни и јавна анкета, а потоа искористени за составување алтернативни пакети за тестирање на сценарија.

За моделирање и донесување одлуки беа дефинирани три пакети со сценарија:

- **BAU (Бизнис-како-обично):** продолжување на тековните трендови и веќе преземени интервенции, што обезбедува референца според која може да се споредат политичките избори.
- **AS1 (Претпочитано сценарио – балансирано):** умерен, но интегриран пакет (22 мерки) што комбинира високоперформансни и изводливи активности во сите области на политиката.
- **AS2 (Амбициозно сценарио):** потрансформативен пакет (32 мерки) што ја забрзува трансформацијата на мрежата и декарбонизацијата, барајќи поголеми инвестиции и посилено спроведување.

За секоја мерка, беше подготвен каталог на трошоци и влезни претпоставки за MOMOS (на пр., должини на мрежите, удели на покриеноста, цели за инфраструктурата за полнење) за да се поддржи тестирање на реалистични сценарија и програмирање на имплементацијата. Изборот на претпочитано сценарио ја информираше структурата на Планот за акција и приоритетната програма за имплементација на краток и среден до долг рок.

Мерките беа групирани во пакети по области на политики за да се обезбеди внатрешна кохерентност и да се поддржи фазна реализација. Пристапот на групирање ја комбинираше техничката изводливост со приоритетите на засегнатите страни и беше усовршен преку мултикритериумска анализа (МКА). МКА примени тежински критериуми за доследно споредување на мерките и за составување пакети со сценарија за тестирање.

- **Тежинско вреднување според МСА:** Трошок (21 %), Време на имплементација (12 %), Финансиска изводливост (25 %), Ефикасност/влијание (24 %), Јавна прифатливост (18 %).
- **Подготвени беа пакети со сценарија за евалуација:** Бизнес-како-обично (BAU), Алтернативно сценарио 1 (AS1, 22 мерки) и Алтернативно сценарио 2 (AS2, 32 мерки).

Изборот на претпочитано сценарио ја определи структурата на Планот за акција и приоритетната програма за имплементација на краток и среден до среден рок.

5.2 Евалуација на сценаријата



Трошок:

Финансиската димензија игра важна улога во вкупните критериуми за бодување во текот на животниот циклус на проектот. Како резултат на тоа, се очекува дека 20%-30% од трошоците на проектот ќе бидат предмет на евалуација.



Време:

Бидејќи периодот на имплементација на мерката е директно поврзан со успехот на апликацијата, се очекува тој да изнесува помеѓу 10%-20% од вкупниот износ.



Финансирање:

Прашањето за финансирање на мерката е уште едно важно прашање, затоа нејзината тежина во вкупниот резултат се очекува да биде во опсег од 10%-20%.



Ефикасност:

Друго важно прашање е определувањето на мерки директно поврзани со целите и задачите на визијата "Чинџа ПОУМ". Тежината на ефикасноста во вкупниот резултат се очекува да биде во опсег од 10%-20%.



Прифаќање од јавноста / политичко приоритизирање:

Тежината на јавното прифаќање во вкупниот резултат се очекува да биде во опсег од 10%-20%.

Тежината на политичката приоритетизација во вкупниот резултат се очекува да биде во опсег од 5%-15%.

За евалуација на сценаријата беше користен стратешкиот модел MOMOS за квантитативно да се утврди како секој пакет се справува со целите на ПОУМ. Проценката ги опфати животната средина (емисии на стакленички гасови и загадувачи) и безбедноста во сообраќајот (смртни случаи и повреди), обезбедувајќи квантитативни докази за поддршка при изборот на претпочитаното сценарио.

Резултатите покажуваат дека и двете сценарија на политиката носат јасни придобивки во споредба со BAU. До годината на хоризонтот на моделирање (2037), квантифицираните резултати вклучуваат:

- **Емисии на стакленички гасови:** BAU се намалува од 48.107 kton CO₂-еквивалент (2023) на 45.042 kton (-6,4 %). AS1 достигнува 39.462 kton (-18,0 %), а AS2 достигнува 35.502 kton (-26,2 %).
- **Емисии на PM_{2.5}:** 15.562 кг (2023) се намалуваат на 10.741 кг според BAU. AS1 достигнува 9.912 кг (-36,3%), а AS2 достигнува 9.719 кг (-37,5%) до 2037 година.
- **Емисии на NO_x:** 331.212 кг (2023) се намалуваат на 197.683 kg според BAU. AS1 достигнува 189.727 kg (-42,7%), а AS2 достигнува 171.451 kg (-48,2%) до 2037 година.
- **Смртни случаи во патен сообраќај:** 11,0 смртни случаи на 100.000 жители (2023) се намалуваат на 9,7 според BAU (-11,5%). AS1 достигнува 6,9 (-37,9%), а AS2 достигнува 7,0 (-36,2%).
- **Повреди во сообраќајот:** 40,2 повреди на 100.000 жители (2023) се значително намалуваат; и AS1 и AS2 достигнуваат околу 24,1–24,2 на 100.000 (≈-40% во споредба со 2023).

Иако AS2 има најдобри резултати кај емисиите, AS1 покажува значително подобрување во споредба со BAU, а истовремено останува производливо во рамките на капацитетот за реализација на Прилеп и веројатниот пат на финансирање. На таа основа, AS1 е избран за претпочитано сценарио, при што

елементите од AS2 се задржуваат како збир на долгорочни амбиции што може да се активираат доколку станат достапни дополнителни средства, институционален капацитет или политичка поддршка.

6 Акционен план

Акциониот план го претвора претпочитаното сценарио во структуриран сет мерки и активности, групирани по политичка област и усогласени со пристапот ASI. Тој ја обезбедува логиката за спроведување на ПОУМ: што ќе се испорача, од кого и во кој редослед, вклучувајќи ги и раните "брзи победи" (на пр., регулаторни мерки, пилот-проекти и програми за одржување) и среднорочните инвестиции (на пр., надградби на коридори, континуитет на мрежата и обновување на возниот парк).

Акциите се осмислени да се заемно зајакнуваат низ различните политички области. На пример, пешачењето и подобрувањата за велосипедистите се поддржуваат со смирување на сообраќајот и управување со паркинзите; надградбите на јавниот превоз се надополнуваат со подобри информации, квалитет на превозот и управување со побарувачката; а акциите за товарниот и е-превозот се воведуваат со јасни оперативни правила и пилот-програми за да се изгради прифаќање.

6.1 Пешачење и пристапност

Оваа област на политика дава приоритет на безбедна, удобна и универзално достапна средина за пешачење како основа на урбаната мобилност во Прилеп. Таа одговара на идентификуваните предизвици во центарот на градот и околу клучните дестинации (училишта, јавни услуги, пазари и јазли), каде што високата пешачка активност моментално е погодена од доминацијата на возилата, прекинатите тротоари и ограничената достапност за ранливите корисници.

Планот ги комбинира пешачењето и смирувањето на сообраќајот за да создаде јасна хиерархија на улици и јавни простори. Интервенциите насочени кон центарот се поврзуваат со надградби на ниво на коридори (премини, осветлување, управување и одржување на рабниците) за да се обезбеди пешачењето да стане стандардна опција за кратки патувања и примарен начин на "прва/последна милја" за јавниот превоз.

Клучните активности во рамките на оваа област на политика вклучуваат:

- **M1.5.1 Пешачење во центарот:** проширување на јавниот простор наменет само за пешаци и подобрување на квалитетот на централните улици и плоштади преку надградби на површините, улични елементи, сенчење и ориентација. Поврзаниот предлог би се спровел во две фази, вклучувајќи го централниот дел како приоритетен регион и околината на запад и исток во следниот период.
- **M1.5.2 Воведување зона за смирување на сообраќајот:** воведување помали брзини, побезбедни премини и управување со брзината преку дизајн на станбените улици и околу чувствителните намени на земјиштето.
- Надградби за пристапност без пречки (рампи, тактилни површини, усогласување на рабници и отстранување на пречки) за поддршка на постарите лица, децата и лицата со попреченост.
- Систематски подобрувања на пешачките премини и ноќната видливост (зебри, островчиња за чекање, подигнати рабници и осветлување) на приоритетни локации.

За тестирање на сценаријата, се претпоставува дека пешачките зони ќе се зголемат од приближно 0,5–1% од урбаниот простор на краток рок (2026–2032) на 1,5–2% на подолг рок (2031–2037), што одразува постепено, но одржливо прераспределување на просторот во корист на луѓето.

Оваа област на политиката дава приоритет на висококвалитетна средина за пешачење како основа за одржлива мобилност. Мерките се фокусираат на создавање побезбедни, поудобни и универзално пристапни улици, особено во централното подрачје и околу клучните јавни дестинации.

- Пешачење на клучни централни коридори и јавни простори, вклучувајќи го и преуредувањето на улицата Кеј 1-ви Мај да функционира како главна пешачка оска за секојдневни активности и туризам.

- Воведете зони за смирување на сообраќајот и улици со ограничена брзина во области со голем промет на пешаци (училишта, пазари, јавни згради), користејќи го уредувањето на улиците, пешачките премини и спроведувањето на прописите за да се намали ризикот.
- Надградба на пешачките патеки и премини за универзален пристап (раменски ивици, тактилни површини за водење, подобро осветлување и континуитет), со посебен акцент на постарите корисници, децата и лицата со попреченост.
- Подобрување на пешачките врски до главните атракции како што се Булевар "Градски центар", Парк "Варош", Маркови кули и други културни и рекреативни дестинации.

6.2 Јавен превоз

Мерките за јавен превоз имаат за цел да го подобрат квалитетот на услугата, сигурноста и привлечноста за автобусите да станат веродостојна алтернатива на користењето приватен автомобил за секојдневни патувања. Планот ги адресира клучните прашања идентификувани во почетната анализа, вклучувајќи го ограниченото покривање со услуги, неконзистентните фреквенции на услугите и потребата од повисококвалитетни станици, информации за патниците и оперативно управување.

Пристапот ги комбинира мрежните и оперативните подобрувања со поддржувачка инфраструктура. Приоритетите вклучуваат појасна структура на линиите, подобрена дисциплина во возниот ред, подобри услови за пресекување (особено каде што се совпаѓаат функциите на автобусите и железницата/терминалите) и транзиција кон почиста флота. Мерките се дизајнирани да донесат мерливи придобивки во пристапноста за жителите без автомобил и да ги поддржат пошироките цели за промена на модалитетот на сообраќај.

Клучни активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **М6.1 Оптимизирање на автобуските линии и возни редови и обезбедување надградба на приоритетни постојки за подобрување на доверливоста на времето на патување и времето на чекање.**
- **М6.2 Воведување транспорт по барање (DRT) за опслужување на области со мала побарувачка и подобрување на покриеноста на исплатлив начин.**
- **М6.3 Подобрување на автобуските постојки и удобноста на патниците преку надстрешници, осветлување, елементи за пристапност и јасни информации.**
- **М6.4 Систем за информации за патници: информации во реално време на клучните станици и во возилата, и усогласен возен ред достапен за јавноста.**
- **М6.5 Постепена модернизација на возниот парк кон автобуси со ниски/нула емисии, во комбинација со оперативна и одржувачка подготвеност.**

За моделирање и програмирање, пакетот за подобрување на автобуската мрежа претпостави подобрена понуда на услуги која покрива околу 30 км со фреквенција од 30 минути и приближно 50% покриеност на мрежата во периодот 2026–2032 година. Се претпостави дека покриеноста со ДРТ (транспорт по барање) ќе изнесува околу 5–7% од урбаната површина на краток рок, а мерката за зелена флота има за цел целосна замена со електрични возила на долг рок.

6.3 Градски велосипедизам

Мерките за градски велосипедизам создаваат поврзана, безбедна и привлечна велосипедска мрежа која ги поврзува станбените населби со центарот на градот, училиштата, клучните услуги и јавните превозни чворишта. Планот одговара на моменталниот недостаток на континуирана инфраструктура и перцепцијата за ризик по безбедноста, што ја ограничува употребата на велосипедот и покрај релативно компактната урбана структура на Прилеп.

Програмата ги комбинира стратешките мрежни решенија (примарни и секундарни велосипедски коридори) со поддржувачки мерки како што се паркинзи за велосипеди, уредување на крстосници и интеграција со зони за смирување на сообраќајот. Велосипедизмот се третира како секојдневен начин на мобилност и како комплементарно решение за "последната милја", вклучувајќи ја и потенцијалната употреба на товарни велосипеди за локална логистика.

Клучните активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M5.1 Да се развие кохерентна мрежа и инфраструктура за велосипедизам, со приоритет на континуитет, безбедност на крстосниците и јасни стандарди за дизајн.**
- **M5.2 Обезбедување безбедно паркирање за велосипеди кај јавните згради, училиштата и јавните превозни чворишта, вклучувајќи заштитени и надгледувани локации.**
- **M5.3 Промовирање на велосипедската култура и вештини преку обуки, настани во заедницата и насочени програми за училишта и нови велосипедисти.**
- Интеграција со смирување на сообраќајот и безбедни премини за намалување на конфликтите и за правење на велосипедските патеки удобни за широк спектар на корисници.

За сценариските претпоставки, пакетот за велосипедска мрежа и објекти има за цел да оствари околу 14–16 км реализирана мрежа во периодот 2026–2032 година, со проширување на приближно 28–32 км до 2031–2037 година, како што коридорите ќе бидат завршени и поврзани.

6.4 Регулација на пристап и смирување на сообраќајот

Мерките за регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот го регулираат пристапот на автомобилите и брзините во чувствителните делови на градот, подобрувајќи ја безбедноста и квалитетот на јавниот простор, истовремено поддржувајќи ја пешачењето, возењето велосипед и јавниот превоз. Овие активности се особено релевантни во централното подрачје и околу училиштата и другите дестинации со ранливи корисници, каде што конфликтите помеѓу транзитните и локалните сообраќајни текови се најголеми.

Планот предлага пристап чекор-по-чекор, почнувајќи со пилот-проекти и јасно соопштени правила (обележување, спроведување и исклучоци), и постепено проширување во кохерентна мрежа на регулирани зони. Овој пристап ѝ овозможува на Општината да изгради јавна прифатеност и оперативен капацитет, истовремено покажувајќи придобивки како што се намален бучава, помалку судири и подобрени услови за локалната трговија и социјалниот живот.

Клучните активности во рамките на оваа област на политика вклучуваат:

- **M2.1 Воведување зони без автомобили или со ниски емисии / со мален сообраќај (LTZ за патници) со јасни правила за пристап, временски ограничувања за достава и изземања за жителите и основните услуги.**
- **M2.2 Примена на ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот преку самоприменлив уличен дизајн (подигнати крстосници, шикани, стеснети ленти, третмани на влезови и подобрени пешачки премини).**

Влезните параметри на сценариото претпоставуваат дека покриеноста со патничко ЛТЗ се зголемува од околу 5–7% од урбаниот простор (2026–2032) на 10–14% (2031–2037), додека смирувањето на сообраќајот се проширува од приближно 20–25% од патничката мрежа на 40–50% во истите периоди.

6.5 Патни мрежи

Областа на политика за патни мрежи се фокусира на подобрување на функционалниот квалитет, безбедноста и отпорноста на уличната мрежа на Прилеп. Таа одговара на идентификуваните проблеми како што се недоследното одржување, недостатоците во одводнувањето и зимското одржување,

ограничената пристапност во дизајнот на улиците и сообраќајниците со висок ризик. Целта е да се обезбеди постојната мрежа да функционира безбедно и ефикасно за сите корисници, додека постепено се трансформираат преголемите или од автомобили доминирани коридори во урамнотежени урбани улици.

Програмата ги комбинира рутинското одржување и управувањето со средствата со целенасочено преуредување на крстосниците и коридорите. Безбедносните ревизии, подобрената сигнализација и обележувањето, како и подобриот квалитет на пешачките премини се користат како краткорочни интервенции, додека преуредувањата на коридорите и надградбите на целосните улици се подготвуваат како среднорочни инвестиции. Пристапноста и потребите на ранливите корисници се интегрираат во сите работи преку стандарди за дизајн и проверки при имплементација.

Клучни активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M3.1 Подобрување на основното одржување на патиштата и квалитетот на коловозот: редовни инспекции, поправка на дупки и коловоз, одводнување и зимско одржување, и надградби на пристапноста.**
- **M3.2 Редизајн на крстосници за побезбедно преминување и проток на сообраќајот: безбедносни проценки, надградени пешачки премини и подобрувања на крстосниците за намалување на конфликтните точки.**
- **M3.3 Ажурирање на сообраќајната сигнализација и ознаки за подобрување на навигацијата, усогласеноста и предвидливоста за сите корисници.**
- **M3.4 Трансформирање на преголемите урбани патишта во комплетни улици преку "диети на патиштата", побезбедни рабови и прераспределба на простор за пешачење, велосипедизам и јавен превоз каде што е соодветно.**

Оваа област на политика е исто така клучен двигател за други пакети: подобрениот дизајн и одржување на крстосниците директно го поддржуваат сигурното функционирање на јавниот превоз, побезбедните велосипедски патеки и попредвидливото движење на товарниот транспорт.

6.6 Систем за паркирање

Управувањето со паркирањето се користи како практична алатка за намалување на сообраќајниот метеж, поддршка на промената на модалитетот на патување и подобрување на квалитетот на јавниот простор — особено во и околу центарот на градот. Почетната анализа го истакна притисокот од долготрајното паркирање во централните области, неконзистентната примена на прописите и ограничената достапност на структурирани алтернативи кои би им овозможиле на возачите да ги завршат патувањата со пешачење или јавен превоз.

Планот ги комбинира ценообразувањето, спроведувањето и управувањето со понудата. Ценообразувањето и регулацијата во централните области се дизајнирани да дадат приоритет на активности со краткотраен престој и на прометот, додека паркинзите на периферијата и опциите "Паркирај и вози" (Park & Ride) обезбедуваат алтернативи за подолги престои. Јасното обележување, модерните опции за плаќање и доследното спроведување се од суштинско значење за да се обезбеди управувањето со паркинзите да се доживува како фер и предвидливо.

Клучните активности во рамките на оваа област на политика вклучуваат:

- **M4.2 Прилагодување на цените за паркирање во централното градско подрачје: воведување/проширување на паркирањето со наплата и управување со тарифите за да се влијае на побарувачката и да се намали кружењето.**
- **M4.3 Воведување редовно следење и спроведување против нелегално паркирање, со фокус на тротоарите, пешачките премини и автобуските постојки.**

- **M4.4 Воведување "Паркирај и вози" на стратешки локации за пренасочување на возилата што доаѓаат и овозможување понатамошен превоз со јавен превоз или пеш.**
- **M4.5 Развивање периферни паркинзи за намалување на притисокот врз центарот и поддршка на регулирани шеми за пристап.**

За програмирањето на сценаријата, се претпостави дека платеното паркирање ќе се прошири на приближно 1.500–2.000 платени места по цена од 0,50 евра/час во периодот 2026–2032 година и 2.000–2.500 платени места по цена од 0,85 евра/час во периодот 2031–2037 година. Мерката "Паркирај и патувај" (Park & Ride) вклучува почетна капацитет од околу 500 паркинг места.

Управувањето со паркирањето го поддржува претпочитаното сценарио преку намалување на долгорочната зависност од автомобили во централните области, подобрување на усогласеноста и користење на мерки за цени и понуда за управување со побарувачката.

- Прилагодете ги таксите за паркирање и временските регулативи во централните зони за да го одвратите долгорочното паркирање и да го подобрите прометот за локалните активности.
- Зајакнете ја примена на прописите против нелегално паркирање, особено во зоните со приоритет за пешаци и велосипедисти и во близина на пешачки премини и крстосници.
- Развијте паркинзи со услуга "Паркирај и вози" во близина на клучни јазли на јавниот превоз за да ги пренасочите патувањата со автомобил и да овозможите лесна преселба на јавниот превоз.
- Обезбедете периферни опции за паркирање кои поттикнуваат пешачење до центарот, надолнети со јасна сигнализација и пешачки рути.

6.7 Управување со мобилноста

Мерките за управување со мобилноста се фокусираат на влијание врз однесувањето при патувањето преку организациски промени, поттици и насочени програми — честопати со релативно ниски капитални трошоци. Тие ги дополнуваат инвестициите во инфраструктурата со намалување на побарувачката во часовите со најголем сообраќаен товар, подобрување на безбедноста за децата и поттикнување на редовна употреба на одржливи начини на превоз.

Планот промовира соработка со големите работодавци, јавните институции и училиштата за управување со времето на патувањето и изборот на рута. Исто така, тој го поддржува развојот на безбедни рути и едукацијата за мобилност за учениците, со што се помага да се намалат патувањата до училиште со автомобил и да се всадат одржливи навики уште на рана возраст.

Клучните активности во рамките на оваа област на политики вклучуваат:

- **M7.3 Промовирање флексибилни работни и училишни распореди за намалување на побарувачката во часовите со најголем сообраќај (телеработа и поместен работен распоред), со сценарија кои одразуваат намалување на патувањата од околу 10% на краток рок.**
- **M7.4 Соработка со училиштата за развој на безбедни рути за учениците, поддржани со смирување на сообраќајот, надградба на пешачки премини и едукација.**
- Комплементарни иницијативи за "ден без автомобили" (до 12 дена годишно на краток рок) за тестирање и прикажување на средини со мален сообраќај и градење јавна поддршка.

Мерките за управување со мобилноста ги дополнуваат надградбите на инфраструктурата и услугите преку влијание врз изборот на начин на патување преку информации, координација и насочени програми.

- Развивање иницијативи за мобилност во училиштата и на работното место кои го промовираат пешачењето, возењето велосипед и јавниот превоз, поддржани со планирање на безбедни рути и активности за подигање на свеста.
- Обезбедете лесно достапно планирање на патувања и информации за услуги преку дигитални канали, интегрирајќи ги опциите за јавен превоз и активна мобилност.

- Воведете кампањи за промена на однесувањето и стимулативни шеми (на пр., таргетирани промоции, пилот-програми) за поддршка на преминот од користење на приватни автомобили.
- Координирајте го управувањето со мобилноста со големи настани и сезонски врвови за да се намали сообраќајниот метеж и да се подобри безбедноста за време на периоди со голема побарувачка.

6.8 Електрична мобилност

Акциите за електрична мобилност го поддржуваат транзитот на Прилеп кон транспорт со ниски емисии преку решавање на подготвеноста на инфраструктурата, прифаќањето на пазарот и локалните услови за работа. Планот признава дека електрификацијата е најнефективна кога е во комбинација со промена на модалитетот на транспорт и намален број километри поминати со возила, но дека таа сепак игра клучна улога во намалувањето на преостанатите емисии — особено за возните паркови и за суштинските патувања.

Програмата започнува со практична мрежа за полнење која е достапна за жителите без сопствени приоди за возила и која ја поддржува електрификацијата на општинските и комерцијалните возни паркови. Таа е поврзана со локална стратегија за е-мобилност која ги разјаснува одговорностите, стандардите и деловните модели за заеднички услуги и идното проширување.

Клучните активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M8.1 Поставување достапна јавна инфраструктура за полнење на електрични возила (ЕВ) во фази.**
- **M8.3 Реализирање на локална стратегија за е-мобилност, вклучувајќи регулаторна подготвеност и шеми за споделување на електрични возила.**
- **M8.4 Покренување тест-возења и пилот-проекти за електрични товарни велосипеди за да се зголеми прифаќањето и да се демонстрира оперативна одржливост.**

Претпоставките на сценариото вклучуваат испорака на околу 20 станици за полнење (50% брзи полначи) во периодот 2026–2032 година, проширување на околу 40 станици (70% брзи полначи) во периодот 2031–2037 година, заедно со поддржувачка регулатива и пилот-програми.

Акциите за електрична мобилност го поддржуваат почистиот транспорт преку овозможување на користење на возила со ниски емисии и усогласување на развојот на инфраструктурата со реалната побарувачка и инвестициски капацитет.

- Планирајте и воспоставете основна јавна мрежа за полнење на стратешки локации (општински објекти, центри за активности и јазли за мобилност), со јасни оперативни одговорности.
- Промовирајте постепена електрификација на општинските и сервисните возни паркови каде што е можно, обезбедувајќи подготвеност за набавка и одржување.
- Овозможете електрификација за клучни групи корисници, како што се такси-возила и оператори за урбана логистика, преку поддржувачки политики, пристап до паркирање/полнење и пилот-проекти.
- Координирајте ја електричната мобилност со обновувањето на возниот парк на јавниот превоз за да се максимизираат придобивките од намалувањето на емисиите во сите видови превоз.

6.9 Градски товарен транспорт

Мерките за урбана стока ја подобруваат ефикасноста и одржливоста на доставите, истовремено намалувајќи ги конфликтите во центарот и станбените области. Планот се занимава со прашања како што се влијанијата од доставите во часовите со најголем сообраќај, конфликтите покрај рабниците и потребата од појасни правила за пристап на товарни возила во регулирани зони. Пристапот комбинира оперативна регулација со нови логистички решенија. Временските прозорци за достава надвор од

шпиц и правилата за ограничен пристап ги намалуваат конфликтите во најосетливите периоди и места, додека консолидацијата и алтернативите за последната милја (товарни велосипеди) го намалуваат бројот и големината на возилата што влегуваат во центарот. Овие мерки се координираат со бизнис-засегнатите страни за да се обезбеди практичност и усогласеност. Клучните активности во рамките на оваа област на политики вклучуваат:

- **M9.1 Закажување на доставите надвор од врвни-часови и дефинирање на јасни временски прозорци за достава, особено во регулираните централни области.**
- **M9.2 Развивање урбани логистички центри / решенија за консолидација за намалување на километражата на возила и поддршка на почиста достава на последната милја.**
- **M9.3 Поддршка за користење товарни велосипеди за достава на последната милја, интегрирано со регулирани правила за пристап (Freight LTZ).**

Во влезовите на сценариото се претпоставува дека покриеноста на товарен LTZ ќе се зголеми од околу 5–7% од урбаниот простор (2026–2032) на 10–14% (2031–2037). За консолидација, почетните цели вклучуваат префрлање на дел од ракувањето со товар на малопродажба кон мешавина од тешки возила, лесни возила и товарни велосипеди, со што се покажува потенцијалот за брза трансформација на последната милја.

6.10 Јавна свест и ангажман

Активностите за јавна свест и ангажман обезбедуваат инфраструктурните и регулаторните промени да се разберат, прифатат и користат правилно. Тие се од суштинско значење за подобрување на однесувањето на учесниците во сообраќајот, градење доверба во ПОУМ и одржување на политичката и јавната поддршка со текот на времето. Планот вклучува насочени кампањи за безбедност за различни групи корисници (возачи, пешаци, велосипедисти, оператори на товарниот превоз), надополнети со континуирана промоција на одржливо патување и практични услуги за информации. Комуникацијата е осмислена како континуирана програма, а не како еднократни настани, користејќи училишта, организации на заедницата, медиуми и дигитални канали.

Клучни активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M10.1 Покренување кампањи за безбедност насочени кон сите учесници во сообраќајот, со фокус на брзината, однесувањето при давање предност, училишните зони и ранливите учесници.**
- Континуирана информација и промоција за одржливо патување (сценарио-влез: приближно 0,02 евра по жител за информативни кампањи на краток рок), вклучувајќи упатства за новите правила во регулираните зони и алтернативи на патувањата со автомобил.

Активностите за ангажман се интегрирани со мониторинг и годишно известување за да можат жителите и засегнатите страни да го видат напредокот, да ги разберат компромисите и да придонесат за прилагодувања за време на имплементацијата. Акциите за јавна свест и ангажман обезбедуваат безбедноста и промената на однесувањето да ги придружуваат физичките инвестиции, и засегнатите страни да останат информирани и вклучени како што напредува имплементацијата.

- Лансирање градски кампањи за безбедност во сообраќајот насочени кон сите учесници во сообраќајот, зајакнување на безбедни брзини, однесување при преминување и меѓусебна свест меѓу различните начини на превоз.
- Спроведување таргетиран кампањи за ранливи групи (деца, постари лица и лица со попреченост) и за ризични однесувања и локации.
- Спроведувајте сезонски и тематски кампањи (на пр., враќање во училиште, зимска безбедност) усогласени со распоредот за имплементација и видливи подобрувања на терен.
- Одржувајте постојани канали за комуникација и повратни информации за да се поттикне чувството на сопственост, да се следат загриженостите и да се поддржи адаптивна имплементација.

Пакети мерки	Дејства	Година - 1	Година - 2	Година - 3	Година - 4	Година - 5	Година - 6	Година - 7	Година - 8	Година - 9	Година - 10
	M4.5.2										
M5.1	M5.1.1										
	M5.1.2										
	M5.1.3										
	M5.1.4										
M5.2	M5.2.1										
M5.3	M5.3.1										
M5.4	M5.4.1										
M5.5	M5.5.1										
M6.1	M6.1.1										
	M6.1.2										
M6.2	M6.2.1										
	M6.2.2										
M6.3	M6.3.1										
	M6.3.2										
M6.4	M6.4.1										
M6.5	M6.5.1										
M7.3	M7.3.1										
	M7.3.2										
M7.4	M7.4.1										
	M7.4.2										
M8.1	M8.1.1										
	M8.1.2										
M8.3	M8.3.1										
	M8.3.2										
M8.4	M8.4.1										
M9.1	M9.1.1										
	M9.1.2										
M9.2	M9.2.1										
	M9.2.2										
M9.3	M9.3.1										
M10.1	M10.1.1										
	M10.1.2										
	M10.1.3										

7.1 Програма за краткорочна имплементација

Краткорочната програма (приближно 0–5 години) ги приоритизира мерките кои се изводливи за брза реализација, видно ги подобруваат секојдневните услови за мобилност и создаваат поволни услови за поголеми инвестиции подоцна во периодот на планирање. Фокусот е на подобрување на безбедноста, пристапноста и квалитетот на услугата, во комбинација со подготвителната работа потребна за намалување на ризикот кај среднорочните/долгорочните проекти.

Краткорочната реализација комбинира интервенции со ниски до средни трошоци со "овозможувачки" активности како што се студии на изводливост, детални проекти, ажурирање на регулативата, подготовка за набавки и подобрување на системите за основни податоци. Ова осигурува дека кога капитално-интензивните проекти ќе бидат подготвени за почеток, потребната техничка документација, дозволите и финансиските патеки веќе ќе бидат воспоставени.

- Брзи решенија за безбедност во сообраќајот на локации со висок ризик, вклучувајќи побезбедни пешачки премини, мерки за осветлување и видливост и насочени третмани на крстосници.
- Надградби на пешачката проодност и пристапноста за отстранување на бариери, подобрување на континуитетот на пешачките патеки и зајакнување на безбедните рути до клучни дестинации (училишта, услуги и централни јавни простори).

- Подобрувања на услугите на јавниот превоз што можат да се спроведат брзо, како што се надградби на автобуските постојки, подобрувања на информациите за патниците и оперативни усовршувања за да се зајакне сигурноста.
- Први чекори за развој на велосипедска мрежа преку пилот-коридори, довршување на недостасувачките врски каде што е можно и побезбедни решенија на крстосниците, со цел со текот на времето да се создаде кохерентна мрежа.
- Акции за управување со паркирањето во првата фаза (јасни правила, подобрена примена, пилоти за управување со побарувачката и подобра организација на паркирањето на улица во чувствителни области).
- Програми за управување со мобилноста и јавна свест (на пр., иницијативи за училиштен превоз и кампањи за промена на однесувањето) кои ја зголемуваат прифатеноста на одржливите начини на превоз.
- Подготовка на портфолио на проекти: исплатливост и прелиминарен дизајн за среднорочни/долгорочни инвестиции, вклучувајќи усовршени проценки на трошоците и подготовка на пакети за апликации за финансирање.

Краткорочниот план треба да се прегледува годишно преку циклусот на следење. Прилагодувањата треба да ги дадат предност на активностите што покажуваат мерлив напредок кон претпочитаното сценарио и што ја зајакнуваат институционалната подготвеност за реализација на пошироко ниво во втората половина од програмата.

7.2 Програма за спроведување на средно и долгорочен рок

Среднорочната и долгорочната програма (приближно 6–10 години) ја проширува трансформацијата преку спроведување мерки кои бараат поголеми капитални буџети, повеќегодишна набавка и стабилни финансиски аранжмани. Овој рок го консолидира преферираното сценарио со тоа што пешачењето, возењето велосипед и јавниот превоз ги прави структурно поатрактивни од користењето на приватниот автомобил за поширок спектар на патувања.

Спроведувањето на средно/долг рок се заснова на лекциите од раните пилот-проекти и краткорочните мерки, претворајќи ги успешните интервенции во трајни надградби и комплетирајќи ги подобрувањата на ниво на мрежа потребни за одржливо префрлување на патувањата.

- Завршување и унапредување на квалитетот на мрежите за пешачење и велосипедизам, со преминување од фрагментирани интервенции кон поврзани, читливи и безбедни системи поддржани со доследни стандарди за дизајн.
- Модернизација на јавниот превоз, вклучувајќи инвестиции за подобрување на удобноста, пристапноста и сигурноста, и каде што е применливо, обновување на возниот парк усогласено со оперативниот капацитет за финансирање.
- Проширување на смирувањето на сообраќајот и управувањето со пристапот во чувствителните урбани области, поддржано со трајно преуредување на улиците каде што краткорочните мерки покажуваат позитивни резултати.
- Развивање на реформите во системот за паркирање, напредувајќи од организација и спроведување кон сеопфатно управување со побарувачката (зонирање, соодветни алатки за ценирање и реинвестирање на приходите во подобрувања на мобилноста).
- Чекори за скалабилна електрична мобилност, кои се прошируваат надвор од пилот-проектите преку координирано планирање на инфраструктурата и усогласување со националните програми за енергија и клима.
- Градски мерки за товарниот транспорт кои ги намалуваат судирите во зоните со приоритет за пешаци и ја подобруваат логистичката ефикасност преку рутирање, управување со рабникот и практики за управување со доставата.

Во текот на овој хоризонт, интеграцијата со другите општински и национални стратегии е од суштинско значење за инвестициите во мобилноста да ги поддржат пошироките цели за квалитетот на јавниот простор, економскиот развој, еколошките перформанси и социјалната вклученост.

7.3 Финансиско планирање



Финансиското планирање го усогласува Акцискиот план со реални можности за финансирање и со општинскиот капацитет. Фазниот пристап во буџетирањето ги поврзува краткорочните мерки со расположливите општински и национални ресурси, додека подготвува портфолио на добро дефинирани проекти погодни за надворешно кофинансирање во подоцнежни фази.

Пристапот за финансирање ја поддржува имплементацијата преку поставување приоритети и групирање на мерките во групи на проекти што можат да се реализираат, постепено усовршување на проценките на трошоците преку студии на изводливост и проектирање и логика на

кофинансирање што ги комбинира изворите за поголеми инвестиции.

- Алокации од општинскиот буџет и буџети за редовни операции/одржување, особено за мерки за безбедност, пристапност и управување на краток рок.
- Национални владини програми и секторски фондови (транспорт, животна средина, енергија), особено кога мерките се поврзани со мрежи или стандарди на повисоко ниво.
- Европски и други меѓународни донаторски инструменти кои ја поддржуваат одржливата мобилност и инвестициите усогласени со климатските цели, каде што е применливо.
- Меѓународни финансиски институции за поголеми капитални програми, поддржани со цврста проектна документација и пакетирани инвестициски програми.
- Опции за јавно-приватно партнерство каде што е соодветно (на пр., избрани паркинзи или примена на технологија), под услов да се обезбеди добра вредност за парите и да се почитуваат правилата за управување.
- Механизми за приходи поврзани со управување со побарувачката (на пр., приходи од паркирање), со јасни принципи за реинвестирање во приоритетите на ПСУП.

Финансискиот план треба редовно да се ажурира (најмалку еднаш годишно) за да ги одразува промените во подготвеноста на проектот, трошоците и можностите за финансирање, овозможувајќи му на Прилеп брзо да одговори на можностите за кофинансирање и да одржи кредибилен инвестициски поток.

8 Мониторинг и евалуација

Ова поглавје ги наведува начините на кои Прилеп ќе го следи извршувањето на ПОУМ, ќе мери дали се постигнува претпочитаното сценарио и ќе обезбеди планот да остане жив документ во текот на целиот рок на имплементација. Мониторингот обезбедува редовни, објективни докази за тоа што е испорачано и што се променило во системот на мобилност, додека евалуацијата проценува дали набљудуваните промени се доволни за да се постигнат долгорочната визија и целите.

Пристапот за следење и евалуација (C&E) ги комбинира (i) годишниот циклус на следење поврзан со општинското планирање и буџетирање, (ii) структуриран сет на клучни индикатори за успешност (КИУ) усогласени со целите на ПОУМ и (iii) две формални фази за евалуација на средината на рокот и на крајот на периодот на планот. Пристапот е дизајниран да поддржи транспарентност, одговорност и навремени корективни мерки.



Слика 7. Структура за мониторинг на ПОУМ

8.1 Рамка за мониторинг и механизми

Потребна е посебна функција за координација и управување со податоци за ефикасно функционирање на системот за мониторинг и евалуација. Општината го води процесот преку координаторот на ПОУМ и мала единица за координација/мониторинг на ПОУМ, која е одговорна за консолидирање на податоците, одржување на дефинициите на индикаторите, пресметување на клучните индикатори за успешност (KPIs) и подготовка на резултатите од мониторингот. Управувачкиот комитет на проектот (УКП) врши надзор, ги потврдува годишните наоди и ја поддржува меѓуинституционалната координација за решавање на пречките во спроведувањето.

За да се обезбеди доследност со текот на времето, сите институции што учествуваат користат заеднички календар за мониторинг, договорени формати на податоци и јасни одговорности. Собирањето податоци се заснова на рутински административни извори (на пр., операции на јавниот градски превоз, статистика за безбедност во сообраќајот, евиденција за изградба на инфраструктура) и се дополнува со целни анкети и периодични мерења кога ќе се идентификуваат празнини.

8.1.1 Годишен циклус на мониторинг

Годишниот циклус на мониторинг се состои од пет фази во текот на календарската година. Оваа структура обезбедува континуирана ревизија на напредокот и интегрирање на наодите во работната програма и буџетските одлуки за следната година.

- **Фаза 1 – Собирање податоци (K1):** институциите ги собираат податоците од претходната година за испорака на инфраструктурата, перформансите на јавниот превоз, условите за сообраќај и паркирање, безбедноста во сообраќајот, емисиите/квалитетот на воздухот и повратните информации од граѓаните.
- **Фаза 2 – Техничка анализа (K2):** техничкиот тим на ПОУМ ги анализира трендовите, ги споредува резултатите со KPI-вредностите и целите и ги идентификува причините за доцнења или слаби перформанси.
- **Фаза 3 – Годишен извештај за мониторинг (K3):** резултатите се консолидираат во еден единствен извештај кој ги сумира вредностите на клучните индикатори за успешност (KPI), статусот на реализација на активностите (на пр., завршени / во тек / одложени / не започнати) и приоритетните прашања.
- **Фаза 4 – Преглед од засегнатите страни и јавноста (K3–K4):** наодите се споделуваат со ПСК и клучните групи на засегнати страни; консултациите помагаат да се потврдат резултатите, да се долови корисничкото искуство и да се идентификуваат новите потреби.
- **Фаза 5 – Прилагодување и планирање за следната година (Q4):** Општината ја ажурира програмата за спроведување, ги усовршува приоритетите, ги прераспределува ресурсите каде што е потребно и интегрира нови можности (на пр., повици за финансирање, регулаторни промени).

Овој циклус ѝ овозможува на Прилеп рано да ги открие проблемите, да изгради доверба кај јавноста преку транспарентно известување и да го одржува ПОУМ усогласен со вистинските трендови на мобилноста, наместо да чека на една единствена ревизија на крајот од планот.

Табела 2. Годишен циклус на мониторинг

Фаза	Временски период	Што се случува?	Целта	Клучни актери
1. Собирање на податоци	1 ^{ви} квартал	Сите институции собираат детални податоци од претходната година: <ul style="list-style-type: none"> • Нови велосипедски или пешачки објекти • Подобрувања на патиштата • Промени во фреквенцијата на автобуси • Безбедносни инциденти • Број на возила 	За да се добие целосна и точна слика за развојот на мобилноста во претходните 12 месеци.	<ul style="list-style-type: none"> • Општински технички единици • Оператори на ЈП • Сообраќајна полиција • еколошки агенции • ITS системи

Фаза	Временски период	Што се случува?	Целта	Клучни актери
		<ul style="list-style-type: none"> Нивоа на квалитет на воздухот Повратни информации од граѓаните, итн. 		
2. Техничка анализа	2 ^{ри} квартал	<p>Експерти ги анализираат собраните податоци</p> <ul style="list-style-type: none"> Споредете ги резултатите со KPI-ите Проверете дали активностите се според распоредот Идентификувајте рани предупредувачки знаци за доцнења, слаби перформанси или недостатоци на ресурси. 	<p>За да се разбере</p> <ul style="list-style-type: none"> Што се подобри? Што не напредуваше како што беше предвидено? Зошто? 	ТЕХНИЧКИ ТИМ НА ПОУМ
3. Годишен извештај за мониторинг	3 ^{ти} и 4 ^{ти} квартал	<p>Сите наоди се консолидирани во еден извештај што го сумира напредокот во текот на годината. Статусот на секоја картичка со акција е јасно прикажан со систем со кодирање по бои (Завршено / Во тек / Задоцнето / Непочнатото).</p>	<p>Да се создаде официјален, транспарентен, јавен запис за напредокот на ПОУМ.</p>	Единица за координација на ПОУМ
4. Преглед од засегнатите страни и јавноста	3 ^{ти} и 4 ^{ти} квартал	<ul style="list-style-type: none"> Резултатите се споделуваат со граѓаните, невладини организации, училишта, бизниси, корисници на јавен превоз и соседски заедници. Се одржуваат јавни 	<ul style="list-style-type: none"> За собирање повратни информации Идентификување на локалните потреби Зголемување на поддршката и чувството на сопственост во заедницата. 	<ul style="list-style-type: none"> Општина Управувачки комитет на проектот

Фаза	Временски период	Што се случува?	Целта	Клучни актери
		работилници, онлајн консултации и целни состаноци.		
5. Прилагодување и планирање за следната година	4 ^{ти} квартал	<p>Врз основа на резултатите од мониторингот и повратните информации од јавноста,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Општината го ажурира акциониот план за следната година • Прилагодува приоритети • Прераспределува буџет ако е потребно • Интегрира нови мерки 	За да се обезбеди дека ПОУМ останува релевантен, реален и усогласен со вистинските потреби за мобилност.	Општинско раководство и технички оддели

8.2 Клучни индикатори за успешност (KPIs)

Клучните индикатори за успешност (KPIs) му овозможуваат на општината да го мери успехот на подобрувањата во мобилноста на јасен, структуриран и објективен начин. Тие помагаат да се одговорат суштински прашања како што се:

- Дали повеќе луѓе пешачат и возат велосипед?
- Дали јавниот превоз се подобрува секоја година?
- Дали се намалуваат сообраќајните несреќи?
- Дали се намалуваат емисиите на CO₂?
- Дали опциите за мобилност стануваат попростапни и поинклузивни?

За да се опфатат овие промени, клучните индикатори за успешност (KPI) се поделени во две главни групи: индикатори за постигнувања и индикатори за исходи. Оваа двојна структура обезбедува целосна слика и за долгорочните влијанија и за краткорочните резултати.

Индикаторите за резултати ги следат конкретните, физички резултати испорачани во одредена година — нова инфраструктура, технолошки надградби, подобрувања во урбаниот дизајн или регулаторни промени.

Табела 3. Политичко подрачје – KPIs (Клучни индикатори за успешност)

Област	Што се испорачува?	КПИ
Проодност и пристапност	<ul style="list-style-type: none"> • Поправки на тротоари • Побезбедни премини 	<ul style="list-style-type: none"> • Број на надградени пешачки премини • Зголемување на површината на пешачката зона (м²)

		<ul style="list-style-type: none"> Оценка на пешачката пристапност на ниво на населба Вкупна должина на мрежата на пешачки патеки
Регулација на пристап и смирување на сообраќајот	<ul style="list-style-type: none"> Мерки за смирување на сообраќајот Надградба на дизајнот на улиците 	<ul style="list-style-type: none"> Зони за смирување на сообраќајот (м²) Број на улици со намалени ограничувања на брзината Број на улици надградени со безбедносни/заспоровачки мерки
Патна мрежа	<ul style="list-style-type: none"> Дизајни за одржување, прекривање и одводнување Надградба на крстосница Паметна сигнализација/мониторинг систем 	<ul style="list-style-type: none"> км на коловозна површина подобрена Број на крстосници кои ќе бидат надградени со редизајн Број на крстосници кои ќе се реализираат со паметен сигнализациски систем
Системи за паркирање	<ul style="list-style-type: none"> Регулирани зони P+R објекти 	<ul style="list-style-type: none"> Удел на регулирано паркирање во центарот на градот (%) Број на паркинзи со парк и рајд објект Број на паркинзи со траки за зафатеност
Градски велосипедизам	<ul style="list-style-type: none"> Нови велосипедски патеки Подобрени врски Развиена велосипедска инфраструктура 	<ul style="list-style-type: none"> Должина на изградена велосипедска мрежа (км) <i>(со детали за рекреативните зелени рутуи)</i> Број на велосипедисти Удел на велосипедските патувања (%) Капацитет за паркирање велосипеди Број на станици за споделени велосипеди <i>(ако е имплементирана стационарна опција)</i>
Јавен превоз	<ul style="list-style-type: none"> Нови автобуски линии и надградба на постоечките линии Модернизирани автобуски станици Информативен систем за патници 	<ul style="list-style-type: none"> Број на нови/реновирани автобуски постојки Население кое може да стигне до центарот на градот за 30 минути со јавен превоз Удел на населението со пристап до јавен превоз во радиус од 500 м Годишни патнички-километри Удел на јавниот превоз (%) Број на возила со нулта емисија во возниот парк
Електрична мобилност	<ul style="list-style-type: none"> Станици за полнење Е-велосипеди Е-возила 	<ul style="list-style-type: none"> Број на инсталирани јавни полначи за електрични возила
Градски товарен транспорт	<ul style="list-style-type: none"> Центри за консолидација Политики за испорака 	<ul style="list-style-type: none"> Усогласеност со испорака надвор од врвни часови (%)

9 Заклучок

Подготовката на Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Прилеп претставува сеопфатен и структуриран напор да го насочи градот кон поодржлива, побезбедна и поинклузивна мобилност во иднина. Градејќи врз аналитичката основа воспоставена во претходните задачи — кои опфаќаат сè, од проценката на тековните услови за мобилност до развојот на заедничка визија, евалуацијата на сценарија и изборот на мерки — планот ги обединува сите компоненти во кохерентна и применлива рамка. Преку овој процес, Прилеп стекна јасно разбирање за предизвиците и можностите што го обликуваат неговиот пејзаж на мобилност, како и долгорочна стратегија поддржана со мерливи цели и цврст сет на интервенции.

Акцискиот план обезбедува детален патоказ за спроведување, нудејќи практични чекори кои се однесуваат на пешачењето и пристапноста, инфраструктурата за велосипедизам, подобрувањата на јавниот превоз, управувањето со патната мрежа и јавната ангажираност. Овие мерки, засновани на локалниот контекст и информирани од просторната анализа, директно придонесуваат за подобрување на ефикасноста на мобилноста, безбедноста, еколошките перформанси и целокупниот квалитет на урбаниот живот. Десетгодишниот план за спроведување дополнително обезбедува акциите да бидат приоритетизирани, реалистично фазирани и усогласени со институционалните одговорности и потенцијалните извори на финансирање.

Планот за мониторинг и евалуација го опремува Прилеп со структуриран механизам за следење на напредокот, обезбедување отчетност и одржување усогласеност со долгорочните цели на градот. Оваа итеративна рамка го зајакнува ПОУМ како жив документ — документ што се развива преку докази, ангажман на засегнатите страни и променливите потреби за мобилност. Со интегрирање на континуиран мониторинг, среднорочни и завршни евалуации и адаптивни циклуси на повратни информации, планот поддржува одзивлива и отпорна транзиција на мобилноста.

На крајот, ПОУМ го позиционира Прилеп да напредува кон поодржлив и подготвен за иднината систем за мобилност. Тој ѝ обезбедува на општината не само технички план, туку и стратешка алатка за управување која го зајакнува институционалниот капацитет, гради доверба кај јавноста и е усогласена со европските цели за мобилност и клима. Како што напредува имплементацијата, ПОУМ ќе служи како водечка рамка за подобрување на пристапноста, намалување на емисиите, унапредување на јавните простори и обезбедување висок квалитет на живот за сегашните и идните генерации.

10 Прилог – Акциони картички

Проодност и пристапност

M1.5: Создавање зони само за пешаци во централните и рекреативните области

M1.5.1: Попешачување на центарот



Трошок

360.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

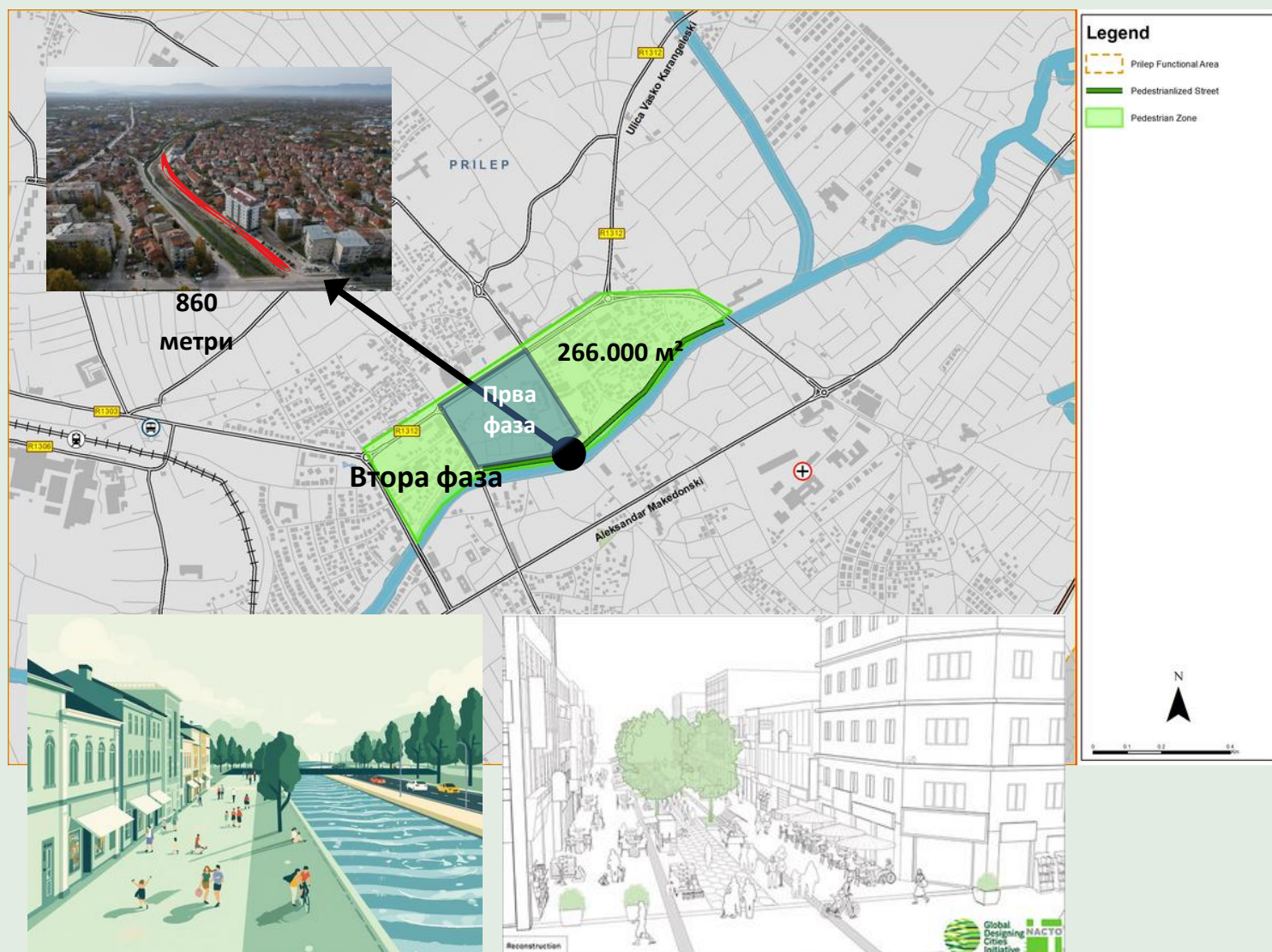
Избегнува

Висока

Покрај веќе постоечките пешачки улици, прогласувањето на улицата Кеј 1-ви Мај (помеѓу улицата Кузман Јосифовски и улицата 11 Октомври) за зона само за пешаци и пешачкото уредување на централното подрачје значително ќе го подобрат целокупниот урбан амбиент. Оваа интервенција не само што ќе ја прошири мрежата за пешаци, туку и ќе создаде побезбеден, подостапен и поатрактивен јавен простор во центарот на градот. Со отстранување на сообраќајот на моторни возила, областа ќе го поттикне пешачењето како претпочитан начин на превоз, ќе обезбеди можности за социјална интеракција и ќе го подобри естетскиот изглед на околината. Како резултат на тоа, ќе се зајакне леснотијата на пешачење, ќе се зголеми безбедноста за жителите и посетителите и градот ќе понуди попривлечна и поживописна атмосфера.

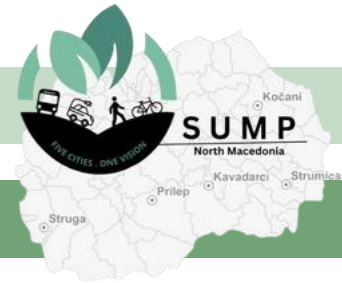


Слика



Проодност и пристапност

M1.5: Создавање зони само за пешаци во централните и рекреативните области



M1.5.2: Воведување зона за смирување на сообраќајот

Трошок	350.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Избегнува
Ефикасност	Високо

Опис

Предложениот концепт за мобилност за централното градско подрачје на Прилеп се заснова на пристап со управување со сообраќајот и пристап на три нивоа, дизајниран да ја подобри пешачката достапност, безбедноста и урбаната живеедност. Централната пешачка зона дава приоритет на пешачкиот сообраќај и квалитетот на јавниот простор преку значително ограничување на моторизираниот сообраќај. Оваа основна зона е поддржана од околна зона со ограничен сообраќај, каде што пристапот на возилата е регулиран за да се намали транзитниот сообраќај и да се контролира брзината, притоа одржувајќи ја неопходната достапност. Пошироката зона за смирување на сообраќајот ги проширува овие принципи низ урбаната област преку режими со мала брзина и мерки за смирување на сообраќајот, придонесувајќи за подобрена безбедност во сообраќајот и подобри еколошки перформанси. Збирно, оваа хиерархиска рамка за зонирање обезбедува кохерентна основа за промовирање на одржлива урбана мобилност во Прилеп.

Слика

Disabled Family with Children Elderly

Патници кои се безбедни и пристапни, во согласност со глобалните стандарди за дизајн

Legend

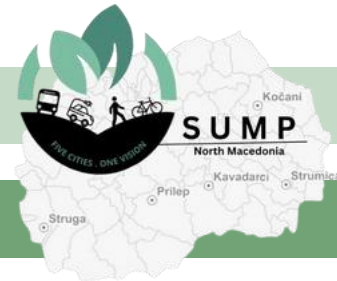
- Prilep Functional Area
- Pedestrian Zone
- Limited Traffic Zone
- Traffic Calming Zone

Примери за дизајн на улици

Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.1: Воведување зони без автомобили или со ниски емисии

M2.1.1: Зона за регулирање на пристап до градскиот центар (Корзо и историско јадро)



Трошок	125.000 €
Период	Средство
Приоритет	Високо
Опис	

Одговорна институција	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Подобрување / Промена
Ефикасност	Високо

Воведувањето зони без автомобили или со ниски емисии во најпешачките делови на Прилеп, како што се Старото Корзо, Новото Корзо и околните централни улици, ќе ѝ овозможи на општината да го намали транзитниот сообраќај и да ги подобри условите за квалитетот на воздухот и јавниот простор. Како што е прикажано на сликите подолу, моделот на суперблокови применет во Барселона илустрира како пешачењето — исто така и во хибридни форми — може да се примени како распределена алатка низ повеќе населби, наместо да се концентрира долж една централна улица, едноставно со намалување на ширината на коловозите, претворање на улиците во станбени или простори ориентирани кон заедницата, отстранување на вишокот паркирање на улицата и зачувување на поголем капацитет на патиштата долж главните сообраќајни артерии. Фазната имплементација, почнувајќи со временски ограничен пристап и јасно дефинирани исклучоци за жителите, службите за итни случаи и регулираните доставувања, би обезбедила оперативна изводливост и јавна прифатливост.

Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.1: Воведување зони без автомобили или со ниски емисии

M2.1.2: Шема за филтрирање на ниски емисии и сообраќај на внатрешниот прстен за мобилност



Трошок	100.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

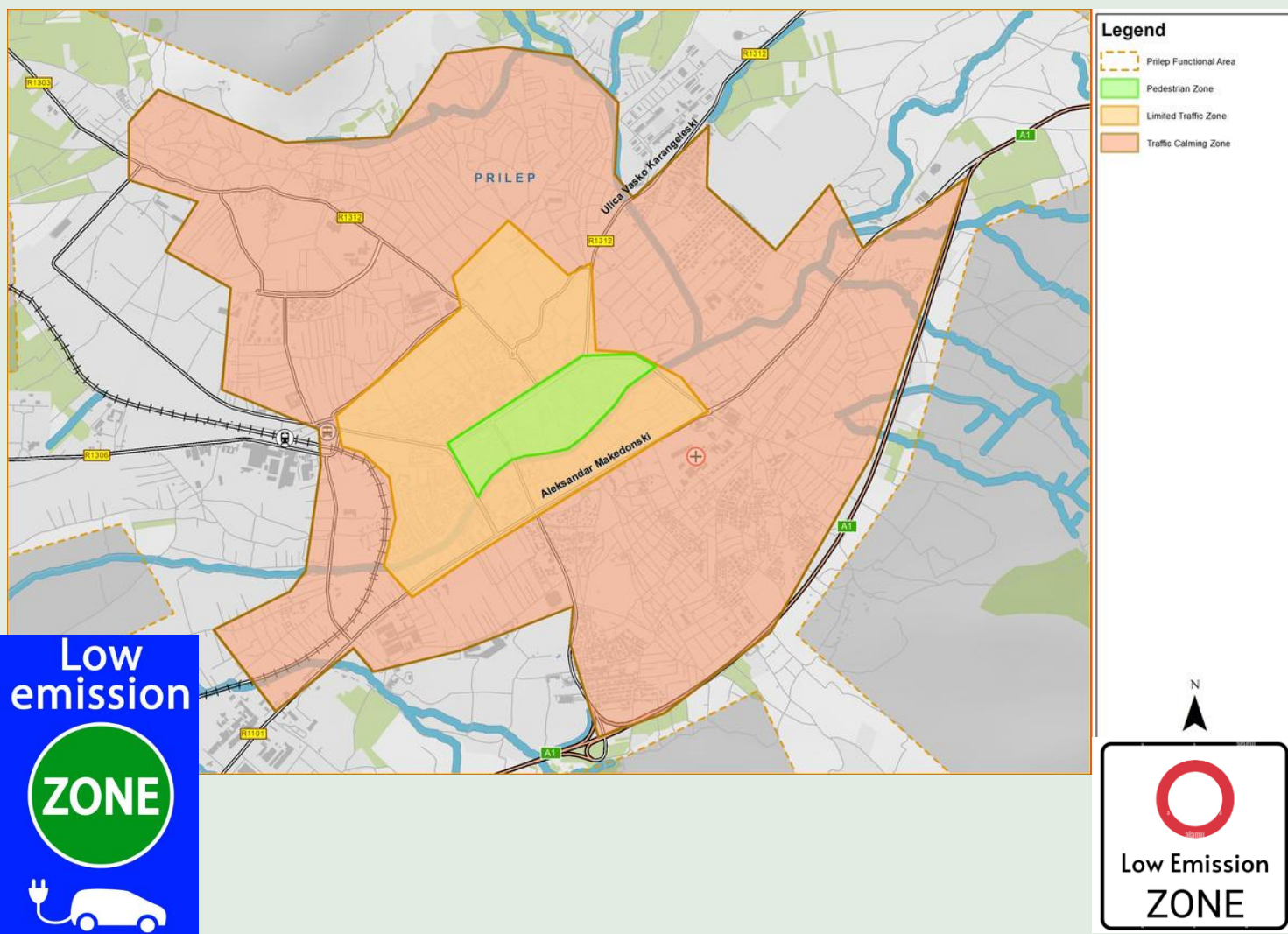
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрување
Високо

Опис

Воведувањето зони без автомобили или со ниски емисии во најпешачките делови на Прилеп, како што се Старото Корзо, Новото Корзо и околните централни улици, ќе ѝ овозможи на општината да го намали транзитниот сообраќај и да го подобри квалитетот на воздухот и условите во јавниот простор. Како што е прикажано на сликите подолу, моделот на суперблокови применет во Барселона илустрира како пешачењето — исто така и во хибридни форми — може да се примени како распределена алатка низ повеќе населби, наместо да се концентрира долж една централна улица, едноставно со намалување на ширината на коловозите, претворање на улиците во станбени или простори ориентирани кон заедницата, отстранување на вишокот паркирање на улицата и зачувување на поголем капацитет на патиштата долж главните сообраќајни артерии. Фазната имплементација, почнувајќи со временски ограничен пристап и јасно дефинирани исклучоци за жителите, службите за итни случаи и регулираните доставувања, би обезбедила оперативна изводливост и јавна прифатливост.

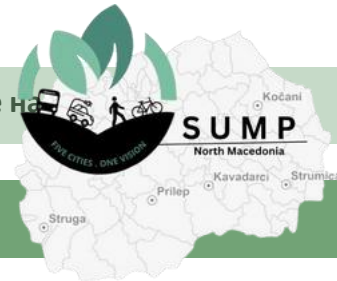
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.2: Примена на ограничувања на брзина и мерки за смирување на сообраќајот

M2.2.1: Безбедни соседни зони од 30 km/h



Трошок	40.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

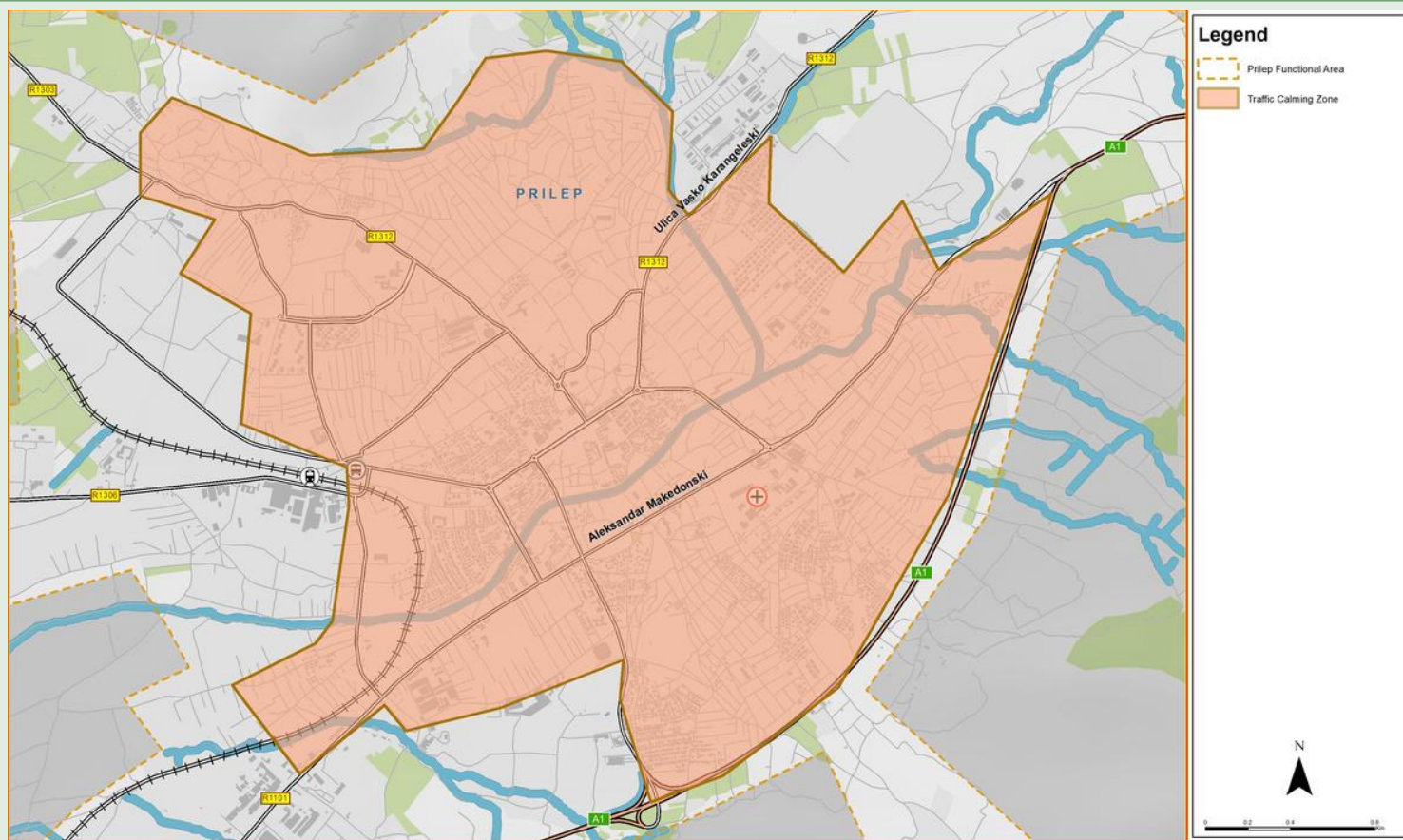
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрување
Многу висока

Опис

Воведувањето ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот на ниво на цела област во Старо Корзо, Ново Корзо и улиците околу центарот на градот, како и во избрани станбени населби како што се Трзила, Бончејца и Рид, ќе ја подобри безбедноста во сообраќајот и удобноста за пешаците во области со голема пешачка активност. Општинското ограничување на брзината од 30 км/ч, воведено со соодветна сигнализација низ целата урбанизирана област, ќе придонесе за намалување на сообраќајните несреќи, повредите и емисиите без значително да влијае на вистинската брзина на движење, додека насочените микроинфраструктурни мерки — како што се подигнати пешачки премини, стеснување на коловозните ленти и брзинични перници — ќе бидат концентрирани во близина на училишта, пазари и други локации што генерираат сообраќај. Пренасочувањето на регионалниот и транзитниот сообраќај кон надворешните обиколници, поддржано со привремени или евтини пилот-проекти (на пр. обоени пешачки премини и поп-ап елементи за смирување на сообраќајот), ќе ѝ овозможи на општината да го тестира и усоврши пристапот, истовремено подобрувајќи ја локалната достапност и квалитетот на живеење.

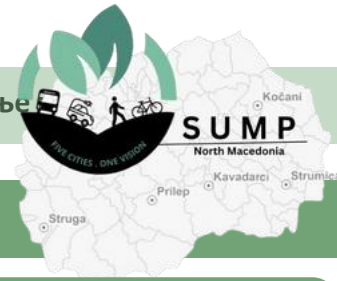
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.2: Примена на ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот

M2.2.2: Тактичко смирување на сообраќајот и програма за училишни улици

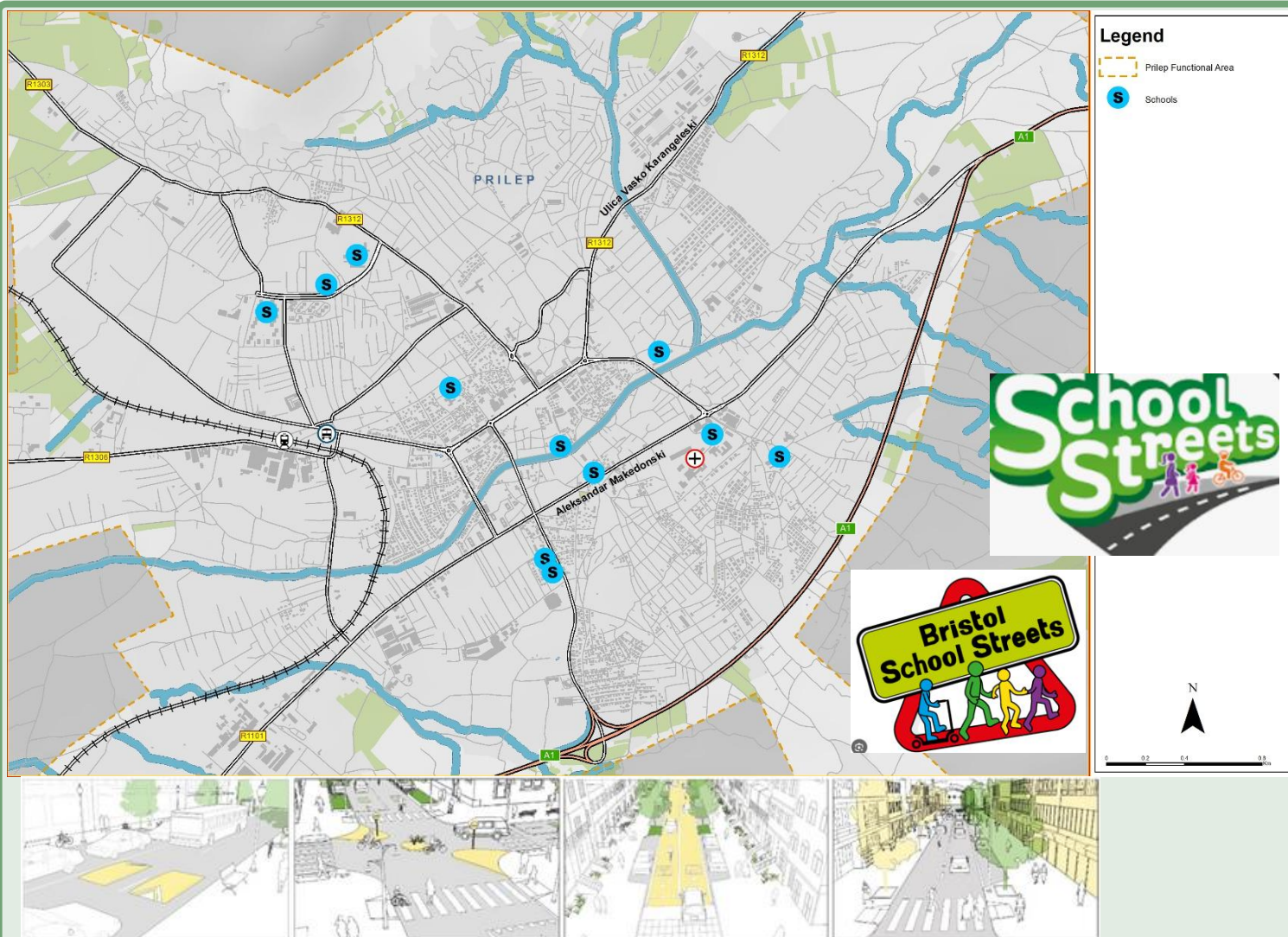


Трошок	40.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо
Опис	

Одговорна институција	Општина Прилеп Управа за јавни училишта
Статус на АСИ	Подобрување/Преомена
Ефикасност	Многу висока

Воведувањето ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот на ниво на цела област во Старо Корзо, Ново Корзо и улиците околу Градскиот центар, како и во избрани станбени населби како Тризла, Бончејца и Рид, ќе ја подобри безбедноста во сообраќајот и удобноста на пешаците во области со висока пешачка активност. Општинскиот лимит од 30 км/ч, воведен преку сигнализација низ целата урбанизирана област, ќе придонесе за намалување на судирите, повредите и емисиите без значително да влијае на вистинските брзини на движење, додека целните микроинфраструктурни мерки — како што се подигнатите пешачки премини, стеснувањето на коловозните ленти и темпираните лежечки полицајци — ќе бидат концентрирани во близина на училишта, пазари и други локации што генерираат патувања. Пренасочувањето на регионалниот и транзитниот сообраќај кон надворешните обиколници, поддржано со привремени или евтини пилот-проекти (на пр. обоени пешачки премини и поп-ап елементи за смирување на сообраќајот), ќе ѝ овозможи на општината да го тестира и усоврши пристапот, истовремено подобрувајќи ја локалната достапност и квалитетот на живеење.

Слика





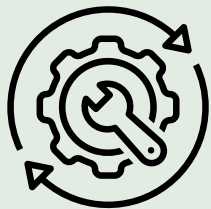
Трошок	189.000 €
Период	Средно
Приоритет	Ниско

Одговорно тело	Општина Прилеп Централна управа
Статус на АСИ	Подобрува
Ефикасност	Средна

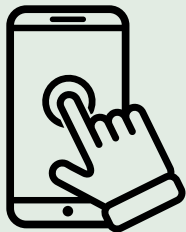
Опис

Воведувањето општинска програма за редовни инспекции, спроведени на интервали како што се секои шест месеци, би обезбедило систематски пристап за одржување на висококвалитетна урбана инфраструктура. Со вклучување на современи дигитални алатки за мапирање и апликации за пријавување од граѓаните, општината може да создаде ефикасен систем за идентификување на дупки, пукнатини и други површински дефекти во рана фаза. Оваа комбинација на проактивни инспекции и учество на заедницата обезбедува проблемите да се откријат и да се решат побрзо, намалувајќи ги ризиците по безбедноста за пешаците, велосипедистите и возачите. На крајот, програмата не само што ќе ја подобри издржливоста и отпорноста на јавните површини, туку и ќе поттикне поголема доверба и ангажман меѓу граѓаните и локалните власти преку транспарентни и одзивни практики за одржување.

Слика



План за 6-месечен преглед



Апликација за пријавување од граѓани



Интеграција и соработка



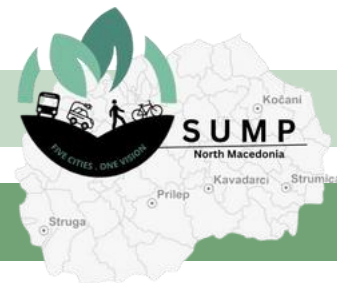
Безбедна и подобра животна средина



Патна мрежа

МЗ.1: Подобрвање на основното одржување на патиштата и квалитетот на површината

МЗ.1.2: Програма за поправка на дупки и површини



Трошок

160.000 €



Период

Средство



Приоритет

Ниско



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп
Централна управа

Подобрува

Ниско



Опис

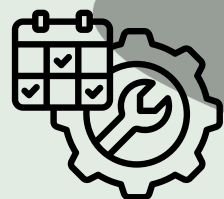
Започнувањето на континуирана програма за поправки што ги става во приоритет главните патишта, автобуските коридори и другите области со голем сообраќај значително ќе го подобри вкупниот квалитет и безбедност на урбаната мобилност. Со фокусирање на најчесто користените рути, општината може да обезбеди дека најголем број жители и патници ќе имаат корист од помазни и побезбедни услови за патување. Употребата на издржливи материјали и современи градежни техники би го продолжило животниот век на коловозите, би ја минимизирала потребата од чести поправки и би ги намалила долгорочните трошоци за одржување. Покрај тоа, добро одржувани патишта придонесуваат за пониски трошоци за поправка на возилата за возачите, подобрена ефикасност на јавниот превоз и поудбно искуство при патувањето за сите корисници. Оваа постојана посветеност на квалитетот на инфраструктурата не само што би ја подобрила секојдневната мобилност, туку и би ја зајакнала довербата на јавноста во способноста на градот да обезбеди сигурни и отпорни транспортни мрежи.



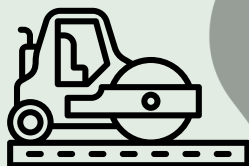
Слика



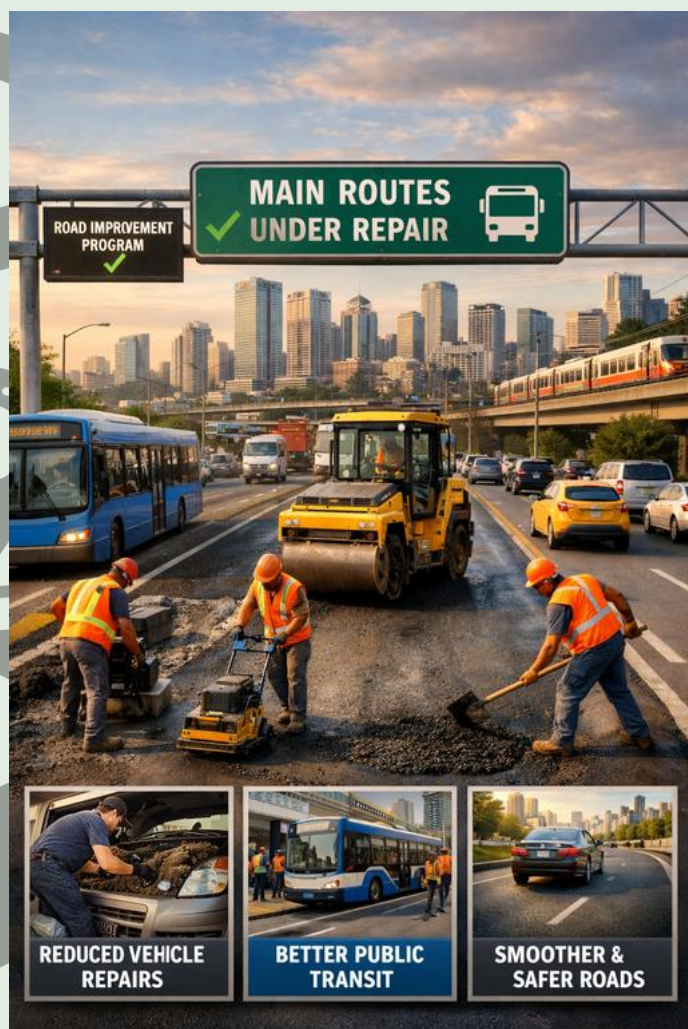
Програма за континуирана поправка

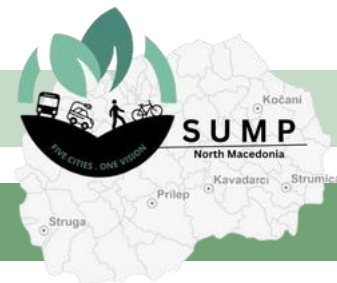


Приоритет и детекција



Изградба и поправка





Трошок

50.000 €



Период

Средно



Приоритет

Ниско

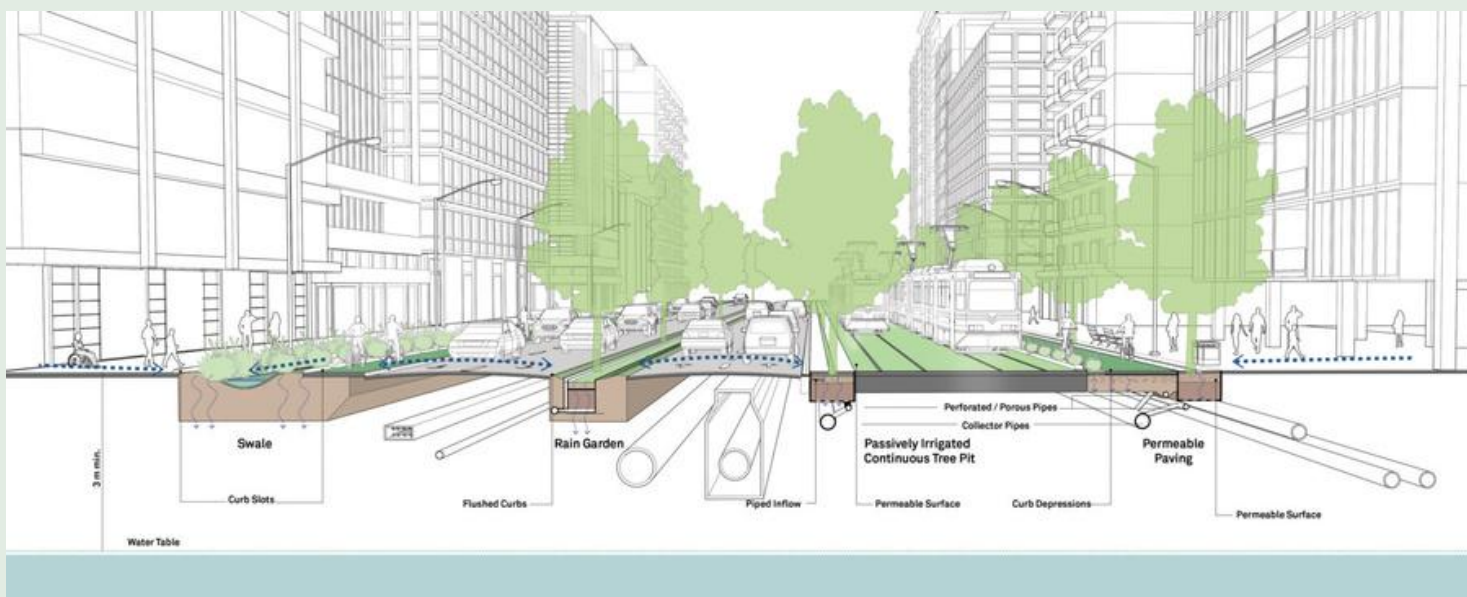


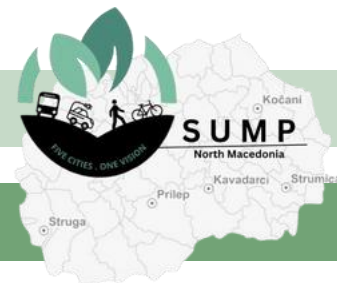
Опис

Надградбата на системот за одводнување за спречување на наталожување на вода и оштетување, во комбинација со зајакнување на зимските служби, е клучен чекор кон обезбедување на безбедност и издржливост на патиштата во текот на целата година. Подобреното одводнување ќе ги заштити површините на патиштата од ерозија и структурни ослабувања предизвикани од застаната вода, додека подобреното зимско одржување — како што се ефикасно отстранување на снегот, проактивни мерки против замрзнување и навремена дистрибуција на сол — ќе ги намали ризиците поврзани со лизгави услови. Заедно, овие мерки ќе го продолжат животниот век на патниот систем, ќе ги намалат долгорочните трошоци за поправки и ќе обезбедат побезбедни услови за возење во секакви временски услови. Со инвестирање во отпорна инфраструктура и сигурни сезонски услуги, градот може да гарантира помазна и попоуздана мобилност за жителите и посетителите во текот на целата година.



Слика





Трошок

279.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп
Централна управа

Подобрува

Високо

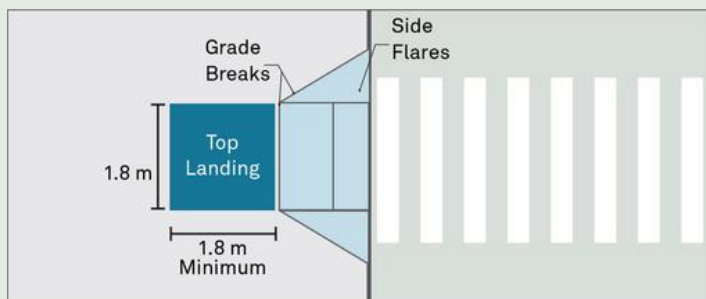


Опис

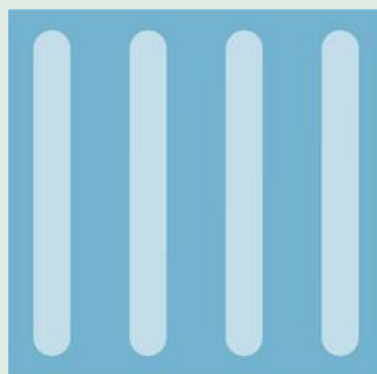
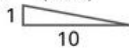
Подобрувањето на тротоарите и пешачките премини како дел од проектите за рехабилитација на коловозот е суштински чекор кон создавање побезбедна и поинклузивна урбана средина. Со елиминирање на нерамните површини, поправка на оштетените делови и отстранување на бариерите што ја попречуваат мобилноста, градот може да обезбеди постарите граѓани, лицата со попреченост и семејствата со колички да се движат поудобно и независно. Добро дизајнираните тротоари и јасно означените, пристапни пешачки премини исто така ја зголемуваат безбедноста за сите пешаци и велосипедисти, намалувајќи го ризикот од несреќи и поттикнувајќи повеќе луѓе да изберат активни начини на превоз. Овој интегриран пристап не само што промовира инклузивна мобилност, туку и придонесува за поздрави, поживописни и попријателски јавни простори за луѓето.



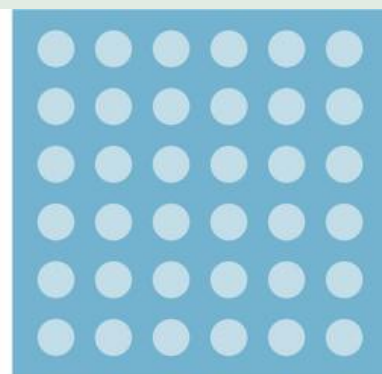
Слика



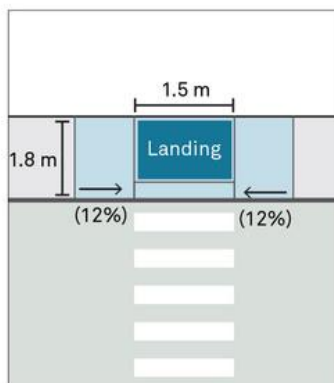
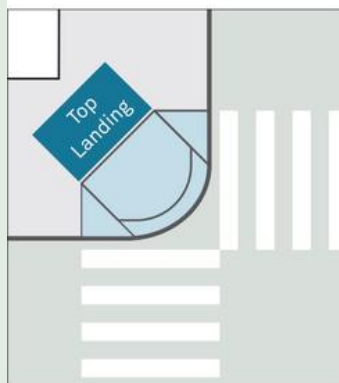
RAMP (10%)



Block indicates "go"



Block indicates "stop"



Патна мрежа

МЗ.2: Редизајнирајте ги раскрсниците за побезбедно преминување и пофлуиден сообраќај

МЗ.2.1: Оценка на безбедноста на крстосници



Трошок

560.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Подобрува

Многу високо

Спроведувањето сеопфатна безбедносна ревизија на сите главни раскрсници е клучен чекор кон создавање побезбедна и попријателска урбана транспортна мрежа. Со систематска анализа на сообраќајните шеми, евиденцијата за несреќи и однесувањето на корисниците, општината може да ги идентификува областите со висок ризик — особено оние каде што најчесто се случуваат несреќи со пешаци и велосипедисти. Овој пристап заснован на докази ќе му овозможи на градот да постави јасни приоритети за редизајн, осигурувајќи дека ресурсите се насочени таму каде што се најпотребни. Спроведувањето на насочени подобрувања како што се подобро темпо на светлосните сигнали, подобрена видливост, побезбедни пешачки премини и заштитена инфраструктура за велосипедисти значително ќе го намали ризикот од несреќи. На крајот, овој процес заснован на податоци не само што ќе ја подобри безбедноста, туку и ќе поттикне поголема доверба во пешачењето и возењето велосипед како одржливи и безбедни начини на превоз.



Слика



Анализа на сообраќајни несреќи



Анализа на сообраќајните шеми



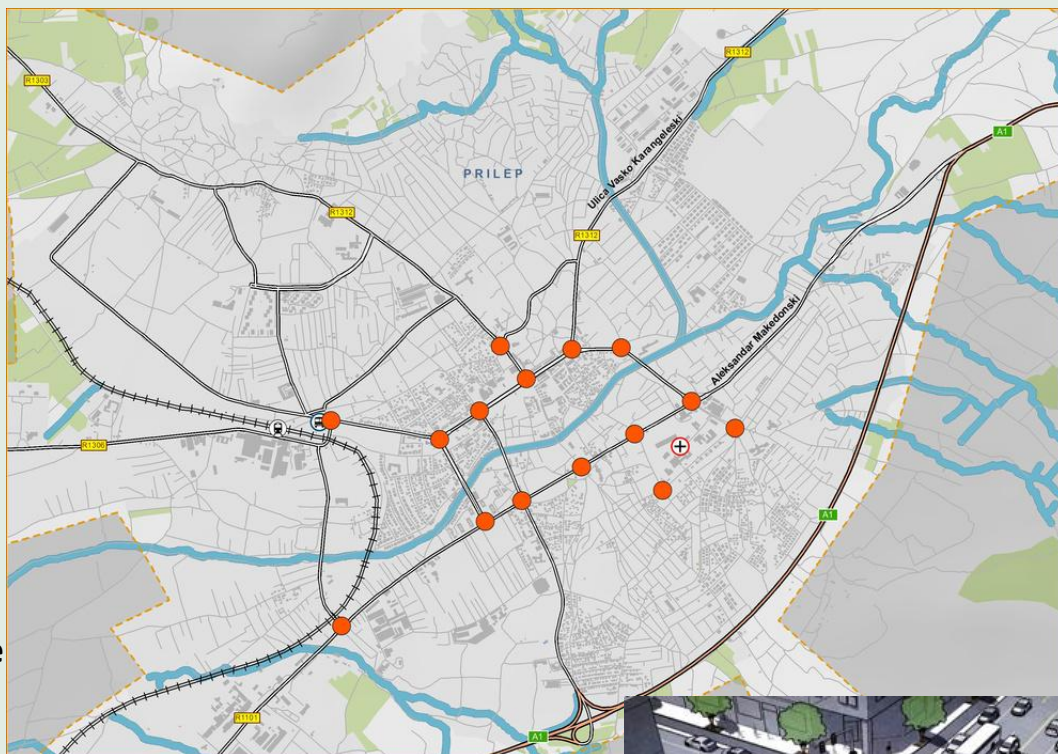
Подобра временска координација на светлосните сигнали



Подобрување на видливоста

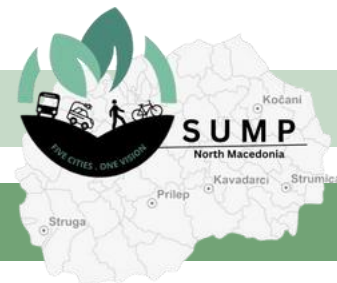


Побезбедно преминување



Legend
Prilep Functional Area
Junction





Трошок

450.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо

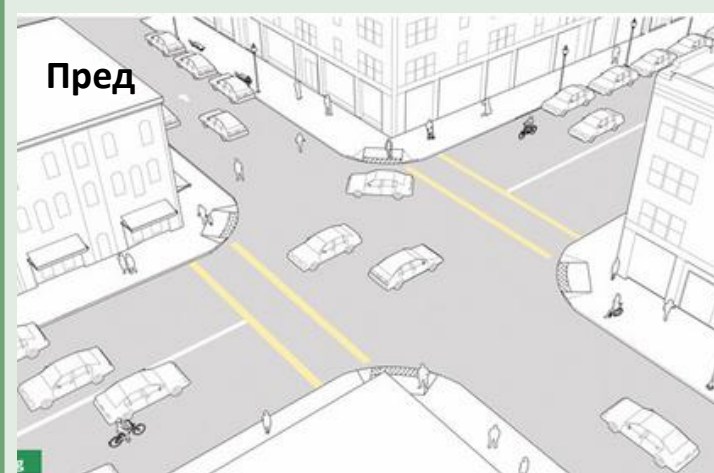


Опис

Воведувањето подигнати пешачки премини, пократки растојанија за преминување, островчиња за пешаци и продолжетоци на рабниците за подобрување на видливоста значително ќе ја зголеми безбедноста и удобноста на пешаците во прометните урбани средини. Овие дизајнерски мерки ја намалуваат брзината на возилата, ги прават пешаците повидливи за возачите и го скратуваат времето потребно за преминување на улицата, што е особено корисно за децата, постарите лица и лицата со ограничена подвижност. Обезбедувањето целосна усогласеност со стандардите за пристапност дополнително гарантира дека премини се употребливи за сите, вклучително и за корисниците на инвалидски колички и оние со бебешки колички. Заедно, овие подобрувања ќе создадат побезбедни пешачки премини, ќе промовираат инклузивна мобилност и ќе поттикнат повеќе луѓе да се движат пеш како дел од нивната секојдневна рутина, придонесувајќи за поздрава и попристапна градска средина.



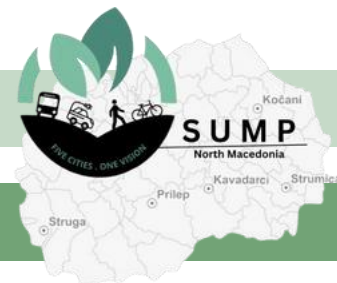
Слика



Патна мрежа

МЗ.2: Редизајн на крстосниците за побезбедно преминување и сообраќаен проток

МЗ.2.3: Дизајн погоден за велосипедисти



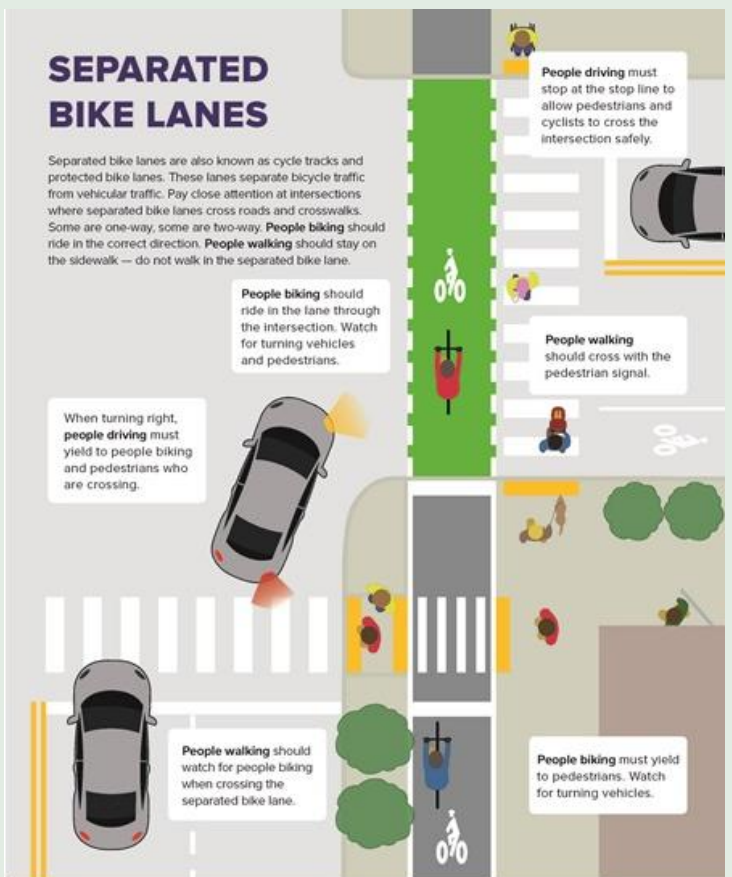
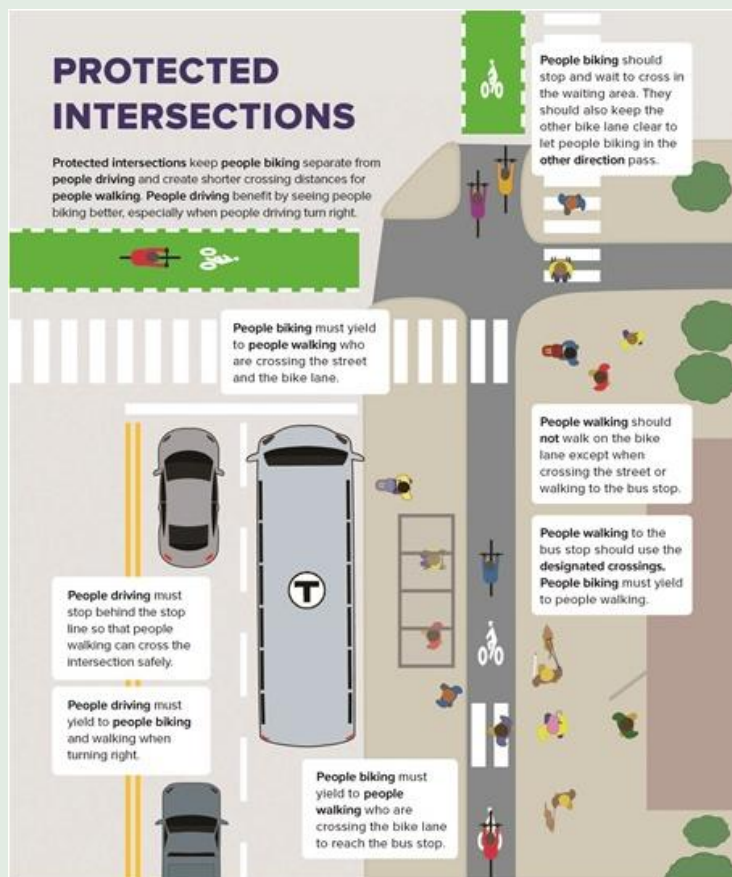
Трошок	200.000 €
Период	Средство
Приоритет	Високо
Опис	

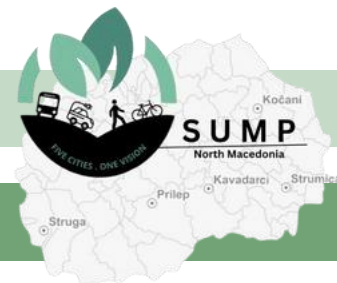
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрува
Средно

Додавањето на посебни велосипедски премини, јасно обележани обоени ленти и безбедни зони за чекање на раскрсниците значително ќе ја подобри безбедноста и удобноста на велосипедистите кои се движат по прометните улици. Овие мерки обезбедуваат јасна одделеност од сообраќајот на моторни возила, го намалуваат ризикот од судири и ги прават велосипедистите повидливи за возачите на критичните точки. Со интегрирање на овие подобрувања со пошироката градска мрежа на велосипедски рути, општината може да создаде континуиран и сигурен систем кој ќе поттикне повеќе жители да го изберат велосипедизмот како секојдневен начин на превоз. Резултатот ќе биде побезбедна и поатрактивна средина за велосипедистите, која не само што ќе го зголеми бројот на велосипедисти, туку и ќе поддржи поздрав начин на живот и поодржлива урбана мобилност.

Слика





Трошок

480.000 €

Период

Средно

Приоритет

Ниско

Одговорен орган

Општина Прилеп

Статус на АСИ

Подобрува

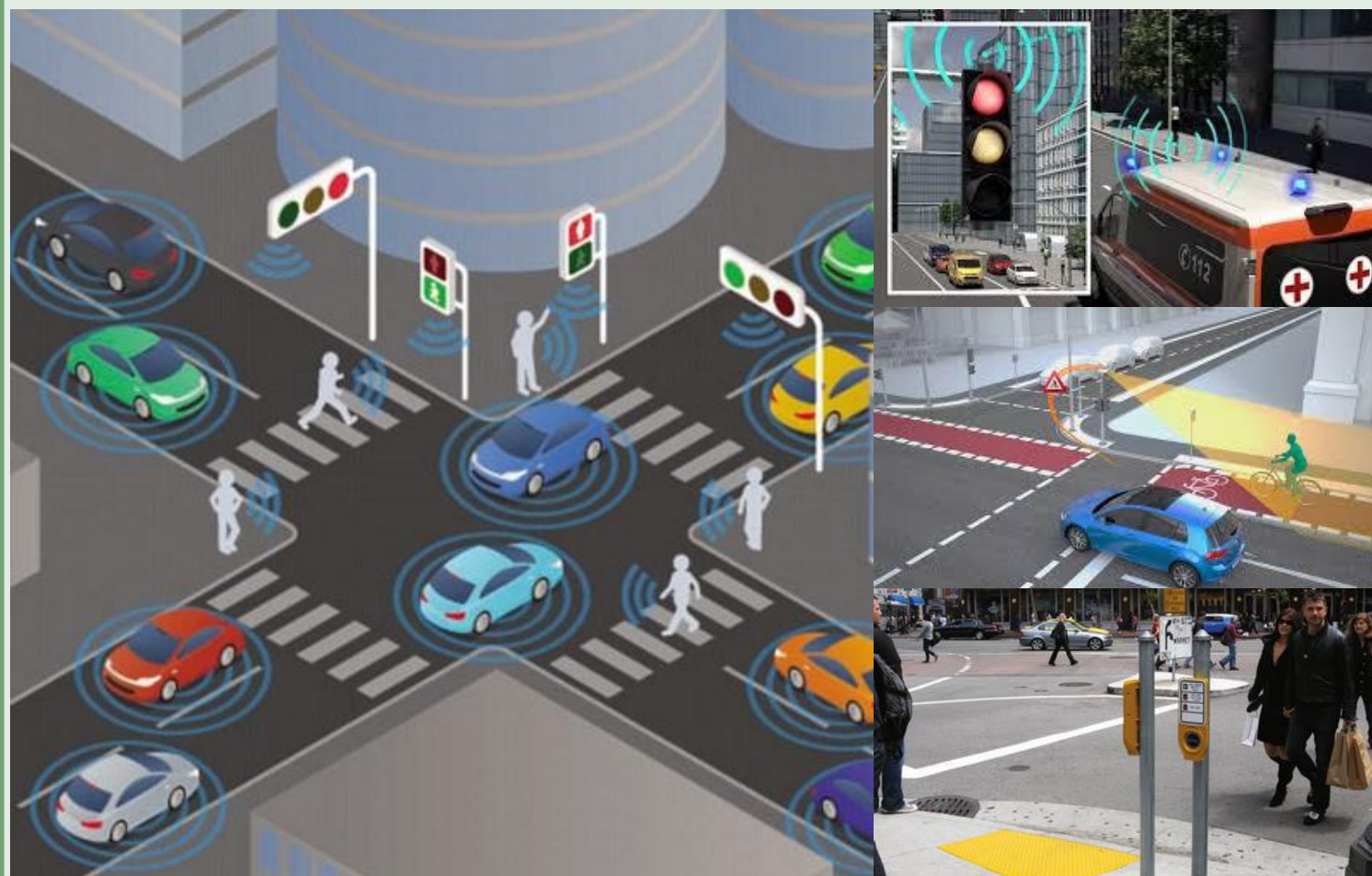
Ефикасност

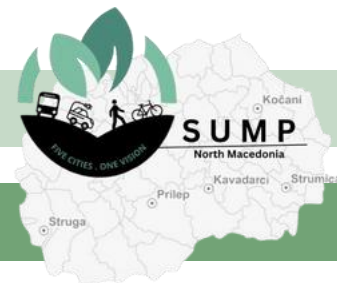
Ниска

Опис

Воведувањето паметни семафори со адаптивно тајмирање и детекција на пешаци ќе го модернизира управувањето со сообраќајот, овозможувајќи им на раскрсниците динамично да одговараат на побарувачката во реално време. Овие системи можат да ги прилагодуваат циклусите на светлосните сигнали врз основа на протокот на сообраќај, да даваат приоритет на пешачките премини кога е потребно и да го намалат непотребното работење на моторите на возилата. Дополнително, инсталирањето камери за надзор ќе обезбеди вредни податоци за проценка на перформансите на раскрсниците, идентификување на сообраќајните гужви и континуирана оптимизација на работењето. Заедно, овие технологии ќе ја подобрат ефикасноста, ќе ја зголемат безбедноста за сите учесници во сообраќајот и ќе придонесат за намалување на емисиите преку минимизирање на сообраќајните гужви и намалување на потрошувачката на гориво. Овој пристап заснован на податоци и одзивлив пристап ќе обезбеди поодржливо и поефективно управување со сообраќајот низ целиот град.

Слика





М3.3.1: Стандардизација на сигнализацијата

Трошок	100.000 €
Период	Краток
Приоритет	Ниско

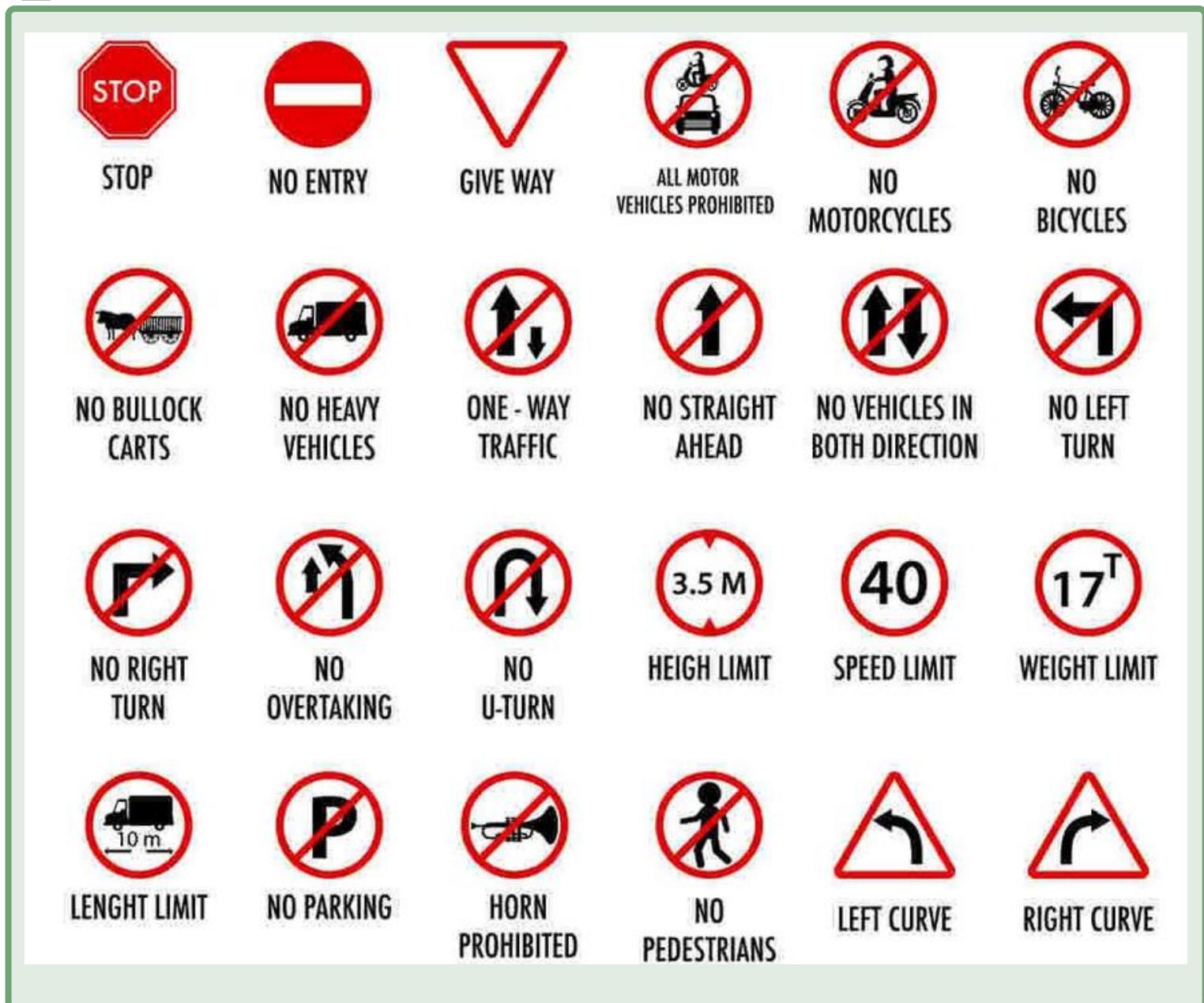
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрува
Средна

Опис

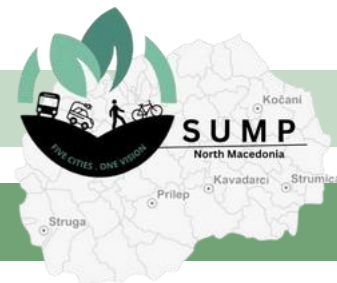
Замена на стари или неконзистентни знаци со стандардизирани, меѓународно препознатливи симболи ќе ја подобри јасноста и безбедноста во сообраќајот низ целиот град. Каде што е соодветно, треба да се воведат двојазични или повеќејазични ознаки за поддршка на жителите и посетителите, обезбедувајќи јасна комуникација за сите корисници. Овие мерки ќе ја намалат збунетоста кај возачите, ќе ја подобрат навигацијата и ќе создадат поконзистентна и попријателска транспортна средина.

Слика



Патна мрежа

М3.3: Ажурирање на патната сигнализација и ознаките за подобрување на јасноста и управувањето



М3.3.2: Подобрени патни ознаки

Трошок

150.000 €

Период

Краток

Д
Приоритет

Среден

Одговорна институција

Општина Прилеп
Централна управа

Статус на АСИ

Подобрува

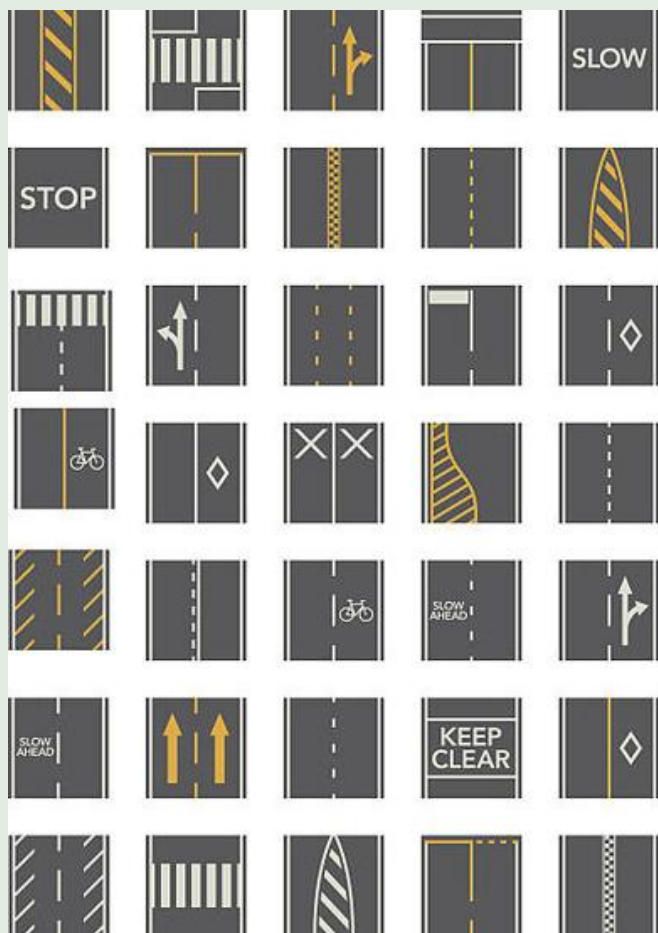
Ефикасност

Средно

Опис

Пребојувањето на избледените ознаки на коловозните ленти, пешачките премини и велосипедските патеки со издржливи, рефлектирачки материјали значително ќе ја подобри видливоста ноќе и при неповолни временски услови. Јасни и добро одржувани ознаки обезбедуваат побезбедна навигација за сите учесници во сообраќајот, особено за пешаците, велосипедистите и другите ранливи групи, а истовремено го поддржуваат поглаткиот тек на сообраќајот и го намалуваат ризикот од несреќи.

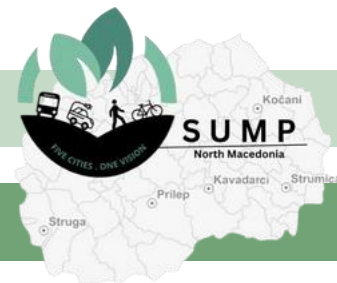
Слика



Патна мрежа

М3.3: Ажурирање на патната сигнализација и ознаките за подобрување на јасноста и управувањето

М3.3.3: Насочување за пешаци и велосипедисти



Трошок

26.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Опис

Поставувањето јасни насочувачки знаци, мапи и ознаки на рути за пешачки и велосипедски патеки ќе им олесни на немоторизираните корисници да се движат низ градот. Со поврзување на клучни дестинации како училишта, паркови и станици на јавниот превоз, овие знаци ќе ги поттикнат повеќе луѓе да избираат пешачење и возење велосипед за своите секојдневни патувања. Ова не само што ја подобрува пристапноста и ориентацијата, туку и ја промовира активната мобилност, поздравите животни стилови и поодржливиот урбан транспорт.



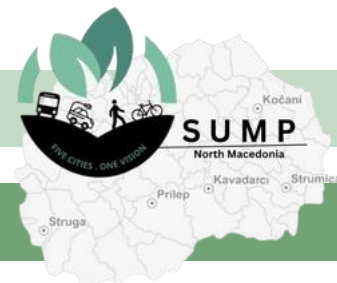
Слика



Патна мрежа

МЗ.4: Претворање на преголемите урбани патишта во мултифункционални јавни простори

МЗ.4.1: Пренамена на прекумерно големи урбани патишта за повеќенаменска јавна употреба



Трошок

650.000 €



Период

Средно



Приоритет

Ниско



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Избегнува

Ниско

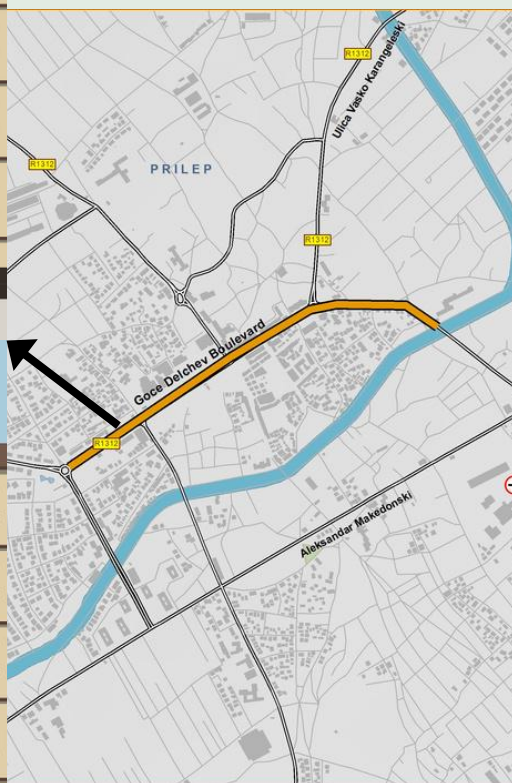


Опис

Одредени урбани улици во Прилеп се пошироки отколку што е потребно за сегашниот обем на сообраќај, создавајќи небезбедни и непривлечни услови за пешаците и велосипедистите. Оваа акција го враќа вишокот простор на улицата за да создаде повеќенаменски јавни површини, интегрирајќи пошироки тротоари, зеленило, места за седење и наменети велосипедски патеки. Ваквата прераспределба не само што ќе ја подобри безбедноста, туку и ќе поттикне социјална интеракција, локална деловна активност и урбана виталност. Со трансформирање на преголемите улици во авениии погодни за луѓето, градот ќе ги зајакне целите за одржлива мобилност и ќе ја зголеми привлечноста на својот јавен простор.



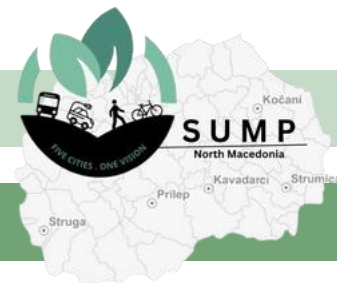
Слика



Патна мрежа

М3.5: Воведување на системи за мониторинг на сообраќајот за управување со сообраќајните гужви во реално време

М3.5.1: Интегриран мониторинг на сообраќајот и платформа со отворени податоци



Трошок	650.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

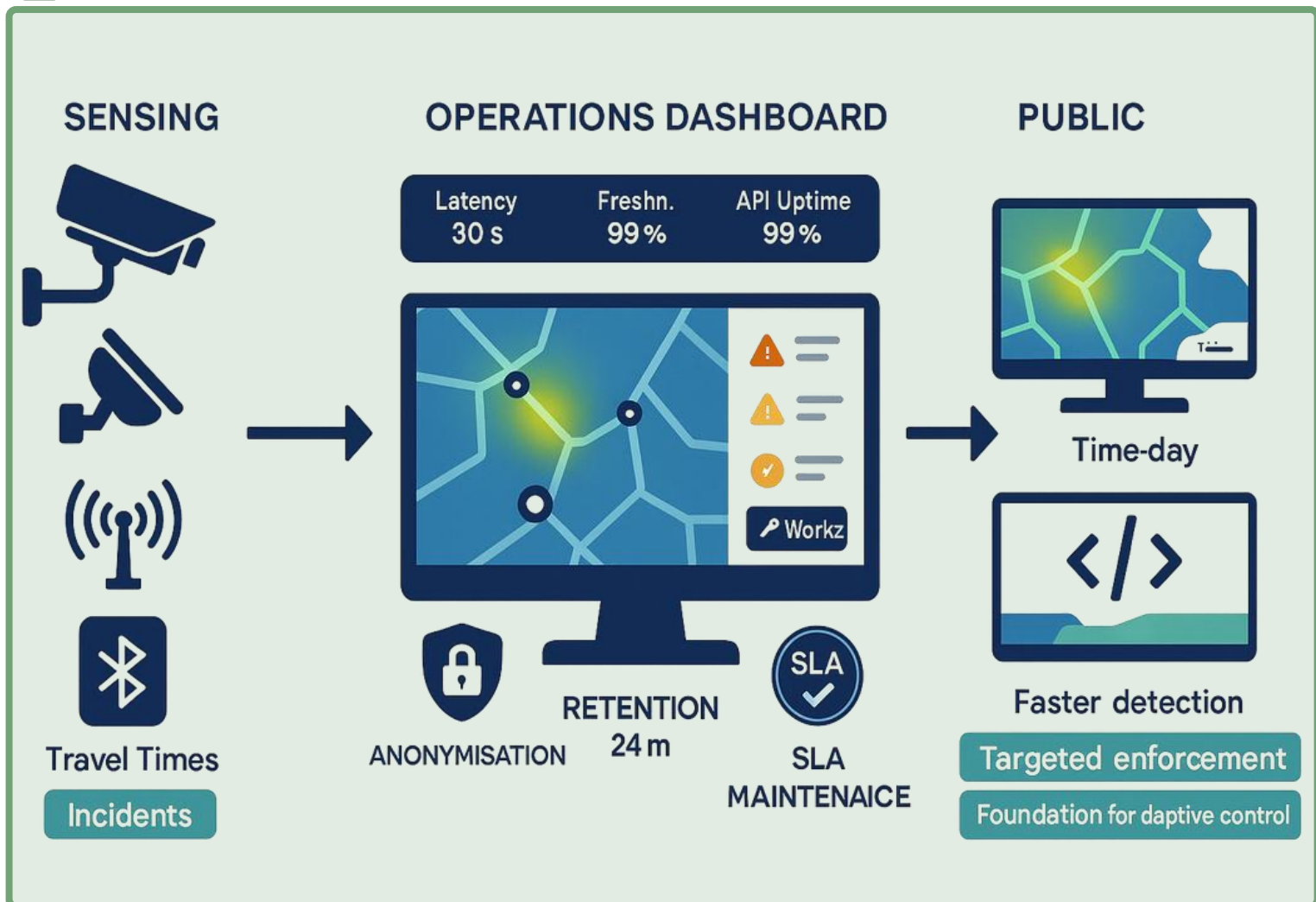
- Одговорно тело
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп Централна влада
Подобрува
Средна

Опис

Оваа акција го испорачува основниот интелигентен сообраќаен систем на Прилеп преку комбинирање на постојано мултимодално броење, детекција на инциденти и мерење на времето на патување со обединета оперативна контролна табла и интерфејс за отворени податоци. Камери или радарски единици на клучни раскрсници ќе обезбедуваат континуирани податоци за обемот на сообраќајот, движењата при свртување, должината на колоните и ознаки за невообичаени настани, додека податоците од Bluetooth/Wi-Fi и од возила во сообраќај ги напојуваат податоците за времето на патување во коридорите и индексите на сигурност. Безбедната контролна табла, базирана на улоги, им овозможува на операторите да ги гледаат тековните услови, да поставуваат известувања и да ги означуваат работните зони, додека јавната мапа со временско задоцнување и API-то поттикнуваат транспарентност и повторна употреба од трети страни. Решението вклучува чување податоци, анонимизација, одржување поддржано со SLA и обука на персоналот. Со стандардизирање на податоците, скратување на времето за откривање и одговорно споделување информации, Прилеп може да го насочи спроведувањето на прописите, да ги приспособи операциите и да ги информира патниците во реално време, градејќи го темелот за адаптивна контрола.

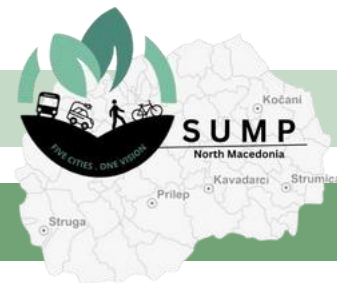
Слика



Патна мрежа

М3.5: Воведете системи за мониторинг на сообраќајот за управување со сообраќајните гужви во реално време

М3.5.2: Адаптивна сигнална контрола приоритет за јавен превоз



Трошок

750.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис



Одговорно тело



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

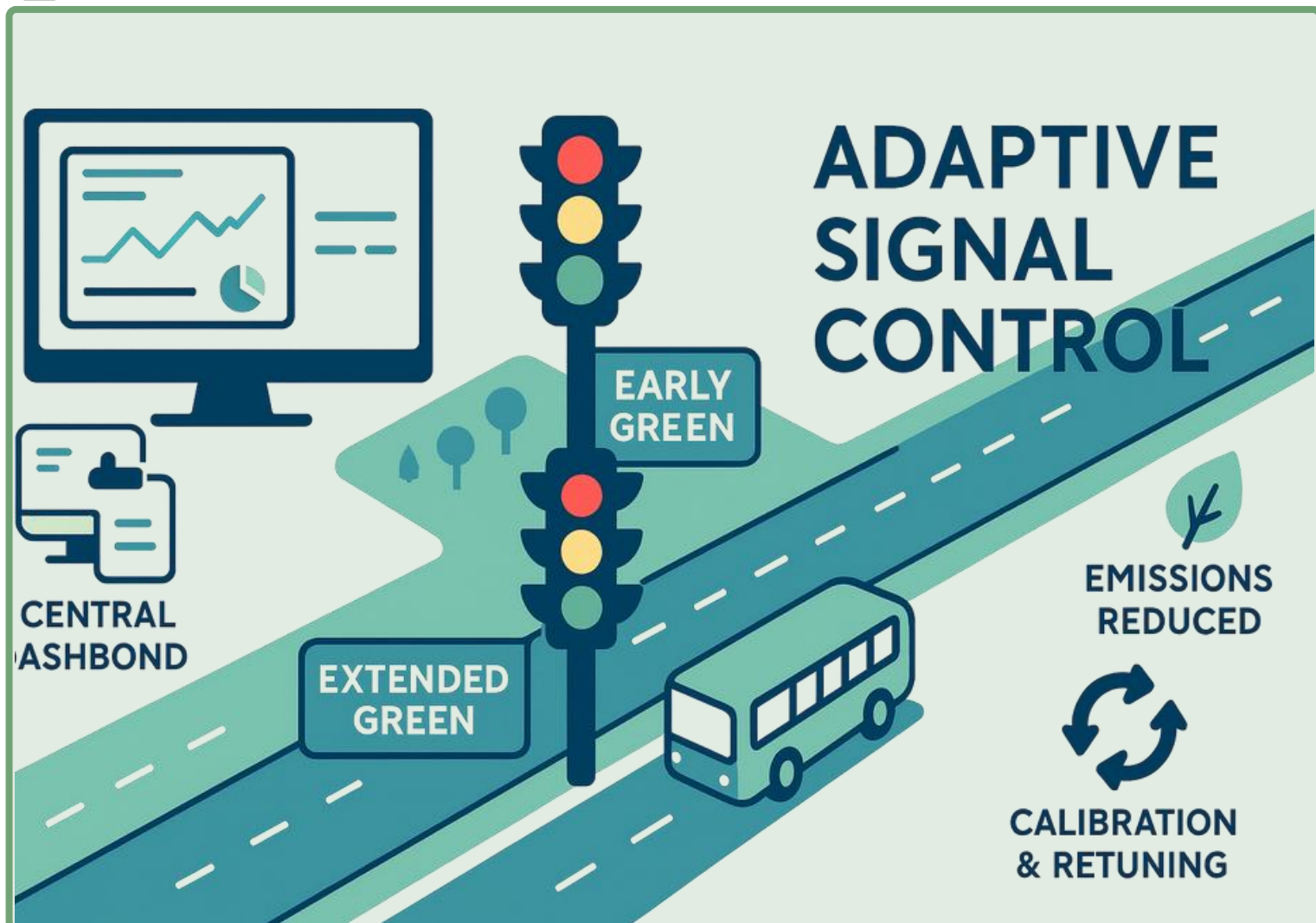
Подобрување

Средна

Оваа акција воведува сигнализација што одговара на побарувачката долж стратешки коридор за да се намали застанувањето и тргнувањето, да се овозможи непречен проток и да се даде предност на автобусите на раскрсниците. Користејќи ги податоците во реално време воспоставени од Акцијата М3.5.1, системот за сигнализација ќе ги приспособи должините на циклусите, поделбите и поместувањата на светлата на семафорите според моменталната побарувачка, додека селективниот приоритет за автобуси (рано зелено светло, продолжено зелено светло или вметнување фаза) го намалува доцнењето за редовните линии без да се загрози безбедноста. Пилот-проектот ќе вклучува почетни истражувања, тестирање на сценарија, теренска калибрација и континуиран мониторинг на перформансите преку централната контролна табла. Со координирање на соседните раскрсници за постигнување практични појаси на зелен бран и овозможување брзо реподесување по инциденти или патни работи, се очекува коридорот да донесе мерливи придобивки во времето на патување, сигурноста и емисиите. Резултатите и научените лекции ќе постават стандарди и критериуми за скалирање за последователните коридори.



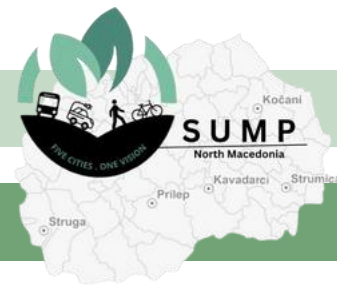
Слика



Системи за паркирање

M4.2: Прилагодете ги паркинг-таксите за да ја намалите долгорочната употреба на автомобили во централните области

M4.2.1: Централна зона со тарифирање и временско ограничување



Трошок	45.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

- Одговорно тело
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрување
Висока

Опис

Оваа мерка воведува диференцирана тарифа за паркирање и систем со временско ограничување за историското јадро и улиците околу Корзо, зоната со намален сообраќај и главните комерцијални коридори. Паркирањето на кратко ќе биде дозволено по повисоки часовни тарифи, додека долгорочното паркирање постепено ќе се ограничува или ќе се укине. Дигиталното плаќање, јасната сигнализација и тарифите по зони ќе обезбедат паркинг-местата да се користат за брз пристап до продавници и услуги, наместо за целодневно паркирање на патниците.

Со тоа што долгорочното паркирање во центарот на градот ќе го направи скапо и ретко, овој план ќе ги поттикне работниците и посетителите да се префрлат на паркинзи од типот "паркирај и патувај", јавен превоз или пешачење. Со текот на времето, ова ќе ослободи драгоцен простор на улиците и ќе го подобри прометот за локалните бизниси.

Слика

Zone	Hourly Tariff
Yellow	Very High Demand €3.20
Red	High Demand €2.70
Green	Medium Demand €1.60
Orange	Low Demand €1.00
Sunday	2pm - 6pm (see inset) €1.40
Blue	Some Suburban Villages (not indicated on map) €0.60

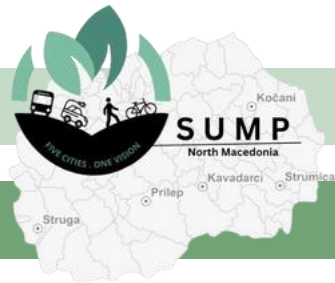
Sunday €1.40 per hour 2pm - 6pm



Системи за паркирање

M4.2: Прилагодување на таксите за паркирање за намалување на долгорочната употреба на автомобили во централните области

M4.2.2: Програма за дозволи за паркирање во станбени зони во внатрешните населби



Трошок

45.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Опис

Оваа акција воведува систем на дозволи за паркирање само за жители во густо населените населби блиску до центарот, вклучувајќи ги Бончејца, Рид и Точила. Жителите ќе имаат право на дозволи по пониски цени, додека нежителите ќе се соочат со повисоки такси или ограничено време на паркирање. Дозволите за посетители и пристапот за возила за услуги ќе се обезбедуваат преку едноставен систем на регистрација.

Програмата ги штити локалните заедници од прелевање на сообраќајот за паркирање предизвикано од ограничувањата во центарот на градот. Таа ја подобрува достапноста на паркинг-места за жителите, го намалува лутањето во потрага по паркинг и ја зајакнува ефикасноста на регулацијата на пристапот и мерките за смирување на сообраќајот.



Одговорно тело

Општина Прилеп



Статус ASI

Подобрување

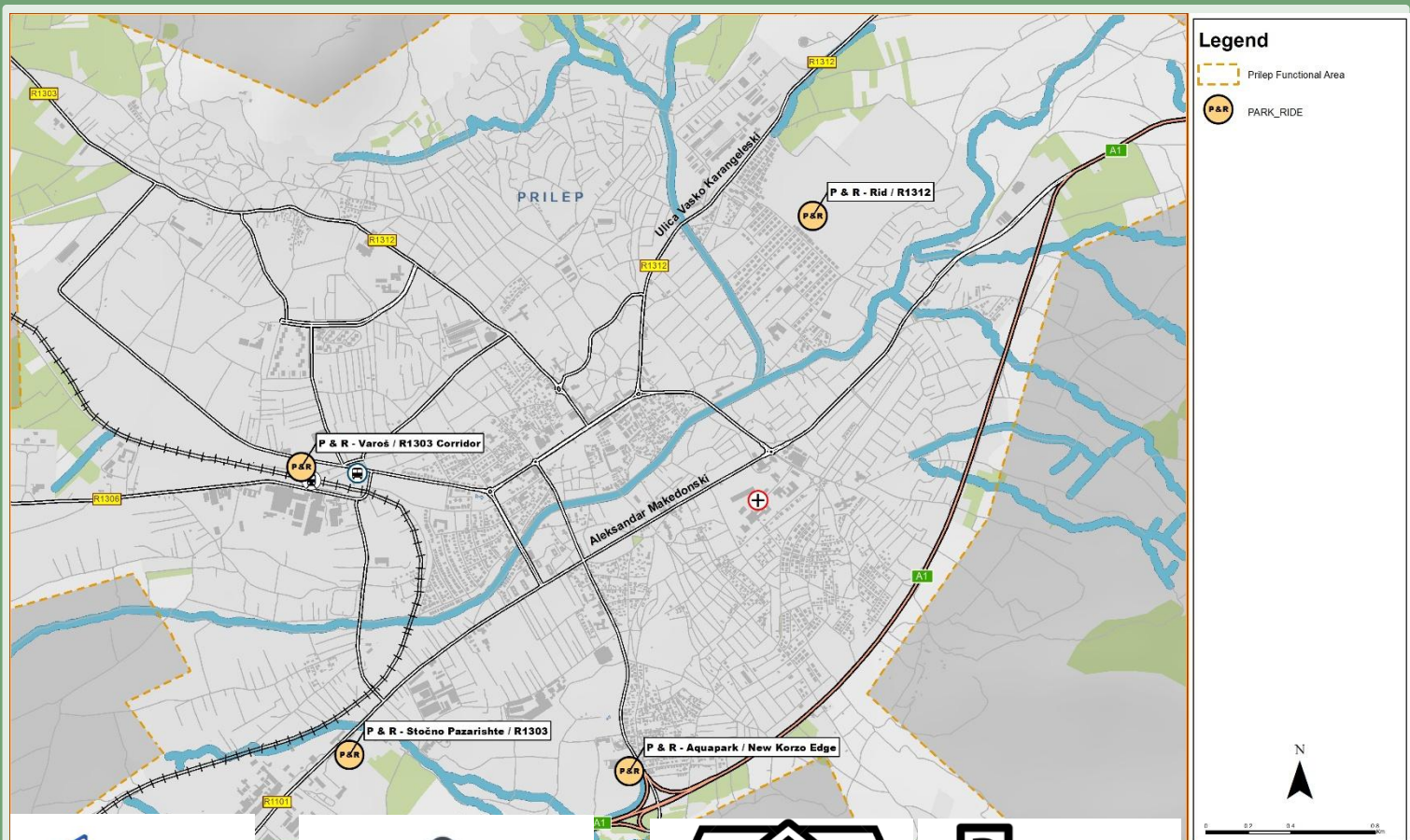


Ефикасност

Висока



Слика



Системи за паркирање

M4.3: Спроведување на регулативи и физички бариери против нелегално паркирање



M4.3.1: Програма за насочена примена и контрола



Трошок

20.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис

Оваа акција го зајакнува спроведувањето на прописите за паркирање на пешачките улици, во училишните зони, на пешачките премини и во велосипедските коридори, со посебен фокус на Корзо, улиците околу јавните згради и рутите со голем проток на пешаци. Паркинг-контролорите и општинските инспектори ќе спроведуваат редовни патроли, поддржани со јасни казни и процедури за повлекување на возилата за повратници.

Доследната примена ќе обезбеди тротоарите, пешачките премини и велосипедските патеки да останат непречени и безбедни. Со текот на времето, подобрената усогласеност ќе го поддржи пешачењето, возењето велосипед и пристапноста за ранливите корисници.

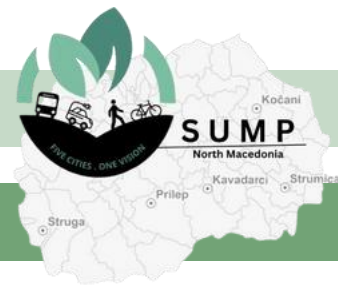


Слика



Системи за паркирање

М4.3: Спроведување на регулативите и физички бариери против нелегално паркирање



М4.3.2: Физичка заштита на пешачки и велосипедски простор



Трошок

90.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Т

Општина Прилеп

Подобрување/Промена

Високо



Опис

Оваа акција поставува физички бариери како столбови, саксии, продолжетоци на рабниците и подигнати рабови за да се спречи паркирањето на автомобили на тротоарите, велосипедските патеки и пешачките површини. Овие мерки прво ќе се применат на Корзо, во околината на училиштата и на улиците со висок конфликт. Вертикалните и хоризонталните знаци ќе ги зајакнат новите правила.

Со физичко заштитување на просторот за активен транспорт, овој проект ја намалува потребата од постојана примена на прописите и создава појасни и побезбедни улици. Исто така, придонесува за поатрактивно и почитливо јавно пространство.



Слика



Illegal parking puts children's lives at risk



Council parking officers are patrolling school zones

Системи за паркирање

M4.4: Развивање на паркирај и вози (park-and-ride) капацитети во близина на клучни јавни превозни чворишта

M4.4.1: Изградба на периферни паркинг-и-префрлање локации на



Трошок

375.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно

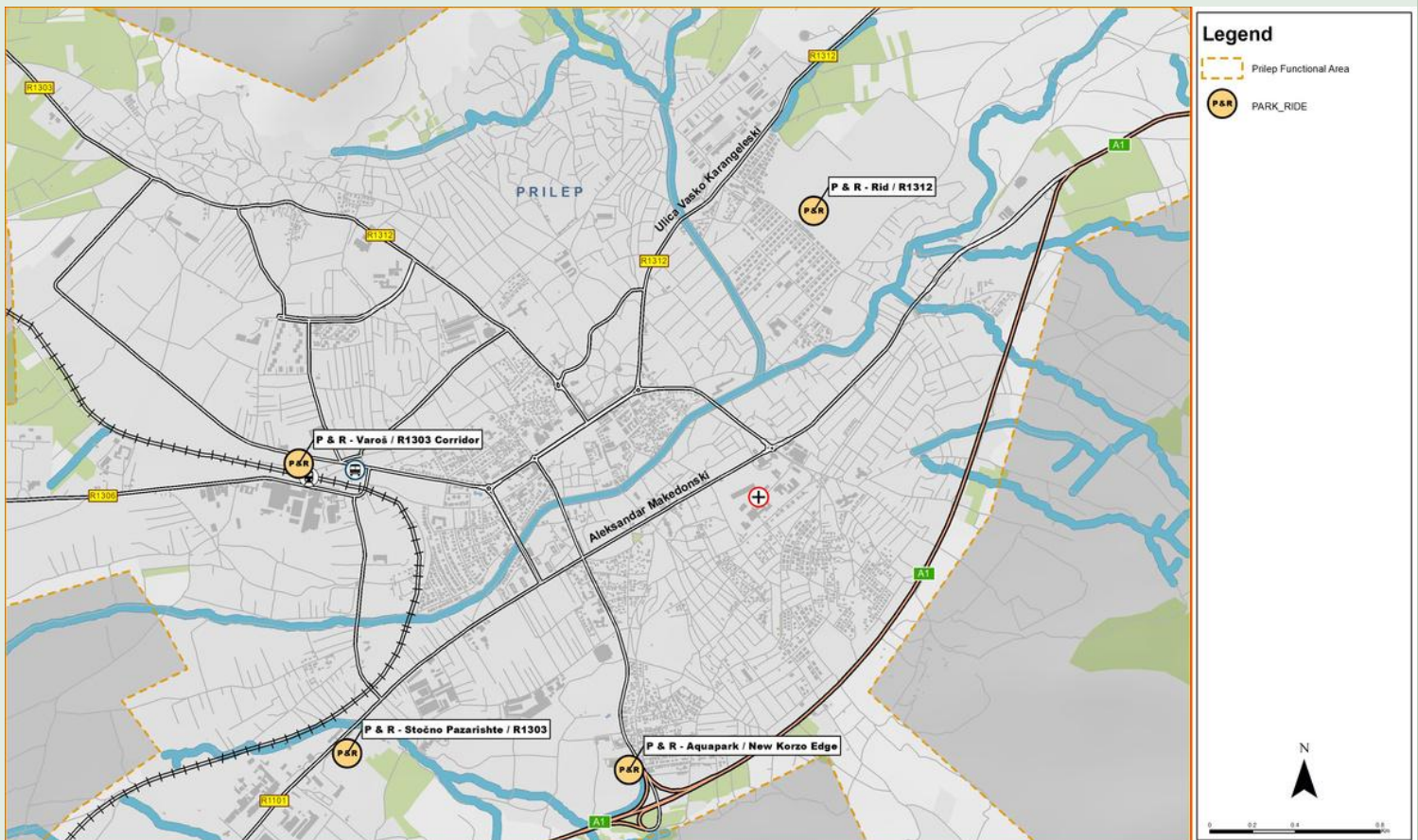


Опис

Оваа акција обезбедува четири парк-енд-рајд објекти на локациите Варош / P1303, Сточно Пазариште / P1303, Рид / P1312 и Аквапарк / Нов Корзо. Секоја локација ќе обезбеди добро осветлен и безбеден паркинг, основни содржини и директен пристап до коридорите на јавниот превоз. Дизајнот ќе овозможи лесен влез од регионалните патишта, пресекувајќи го сообраќајот пред да стигне до центарот на градот. Овие објекти значително ќе ја намалат побарувачката за паркирање и притисокот од сообраќајот во централниот дел на Прилеп. Тие, исто така, го поддржуваат регулирањето на пристапот и зоните со намален сообраќај, нудејќи практична алтернатива за возење во централното градско јадро.



Слика



Системи за паркирање

M4.4: Развивање на паркирај и вози (park-and-ride) објекти во близина на клучни јавни превозни чворишта

M4.4.2: Интегриран пристап, ориентација и билетски систем



Трошок

45.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Опис

Оваа акција обезбедува корисниците на P&R лесно да преминат од автомобил во автобус или пеш преку кратки, безбедни пешачки врски, јасна сигнализација и интегрирано продавање на билети. Надоместоците за паркирање можат да се комбинираат со билети за јавен превоз за да го направат P&R најевтина и најпогодна опција за влегување во градот.

Оваа интеграција ја максимизира привлечноста на системот P&P и го зајакнува преминот кон одржливи начини на превоз. Со текот на времето, тој ќе воспостави поурамнотежен, мултимодален систем за пристап до Прилеп.



Одговорна институција

Општина Прилеп



Статус на АСИ

Промена

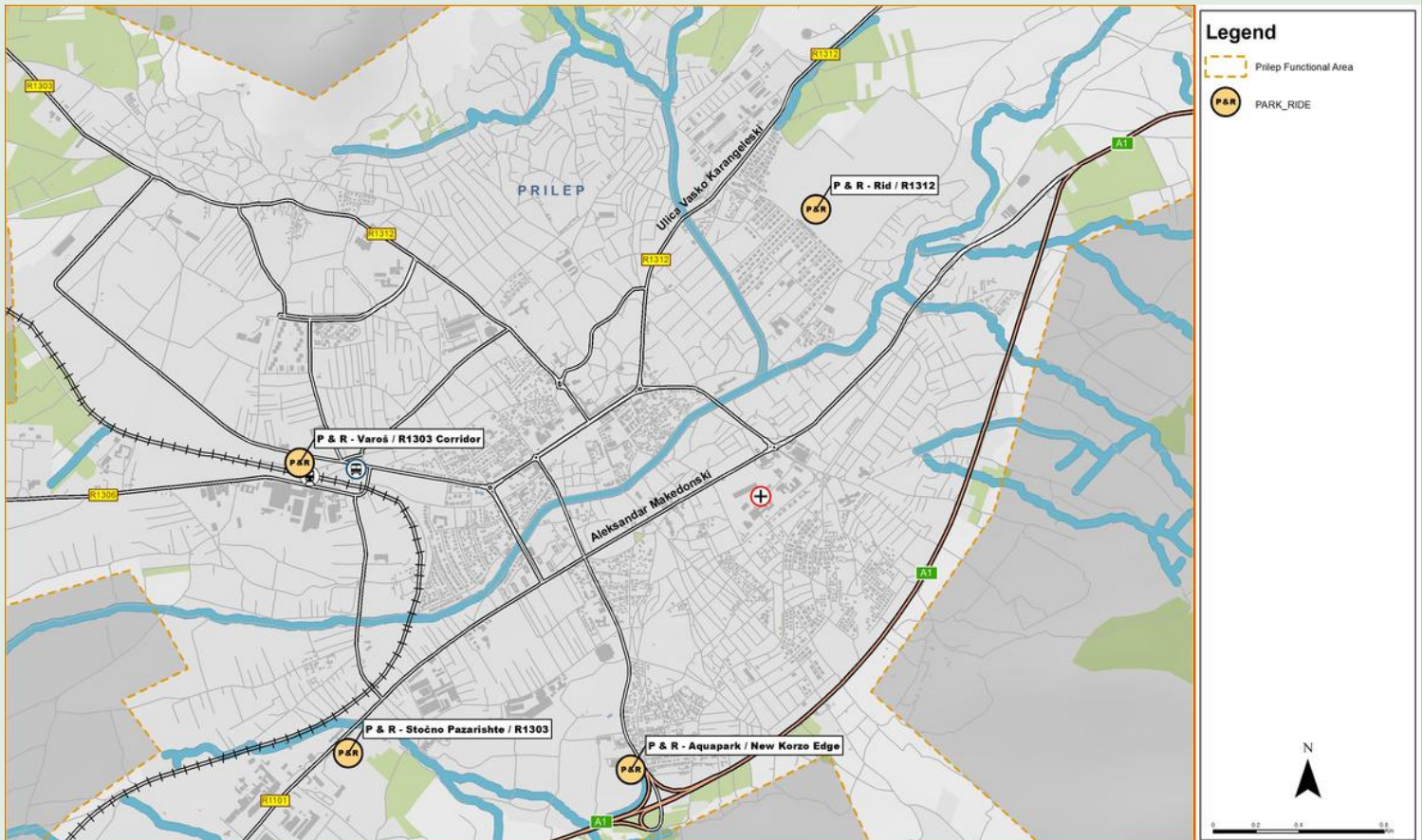


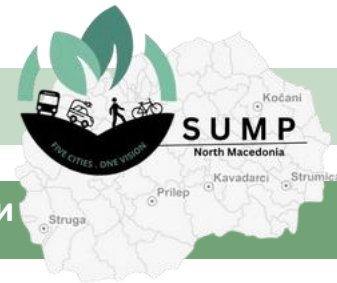
Ефикасност

Високо



Слика





Трошок 137.000 €

Период Краток

Приоритет Високо

Одговорна институција

Статус ASI

Ефикасност

Општина Прилеп

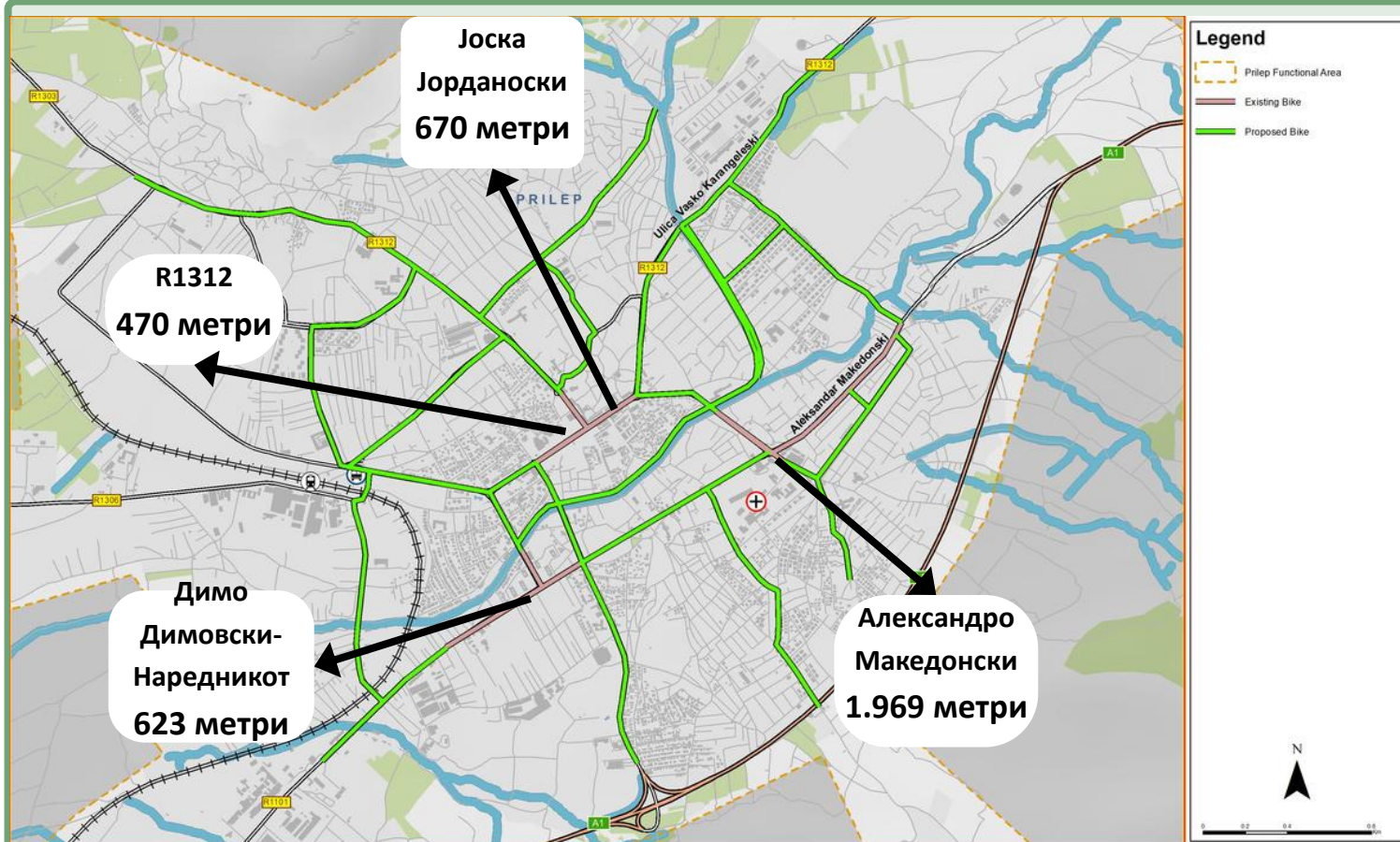
Промена

Висока

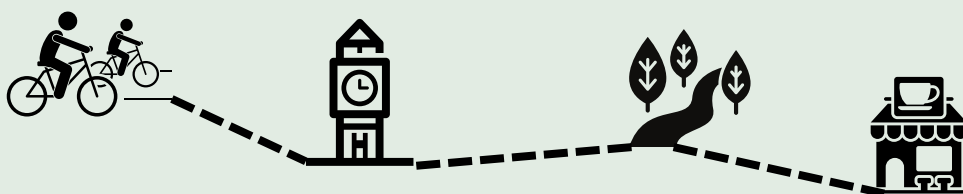
Опис

Изградбата на 3,7 километри (3.732 метри) нови велосипедски патеки ќе ги поврзе моментално фрагментираните сегменти и ќе формира континуирана, добро интегрирана велосипедска мрежа. Оваа инвестиција ќе го зајакне интегритетот на мрежата, ќе обезбеди побезбедни рути и ќе го направи возењето велосипед поудобна и поатрактивна опција за секојдневна мобилност. Со подобрување на поврзаноста меѓу клучните области, градот ќе поттикне повеќе луѓе да избираат возење велосипед, поддржувајќи поздрави животни стилови и поодржлив урбан транспорт.

Слика



Street Name	Length (m)
Aleksandar Makedonski	1,969
Dimo Dimovski-Narednikot	623
R1312	470
Joska Jordanoski	670



Градско велосипедство

M5.1: Развивање на поврзана и безбедна велосипедска мрежа

M5.1.2: Поврзување на училиштата со велосипедска мрежа



Трошок

832.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо

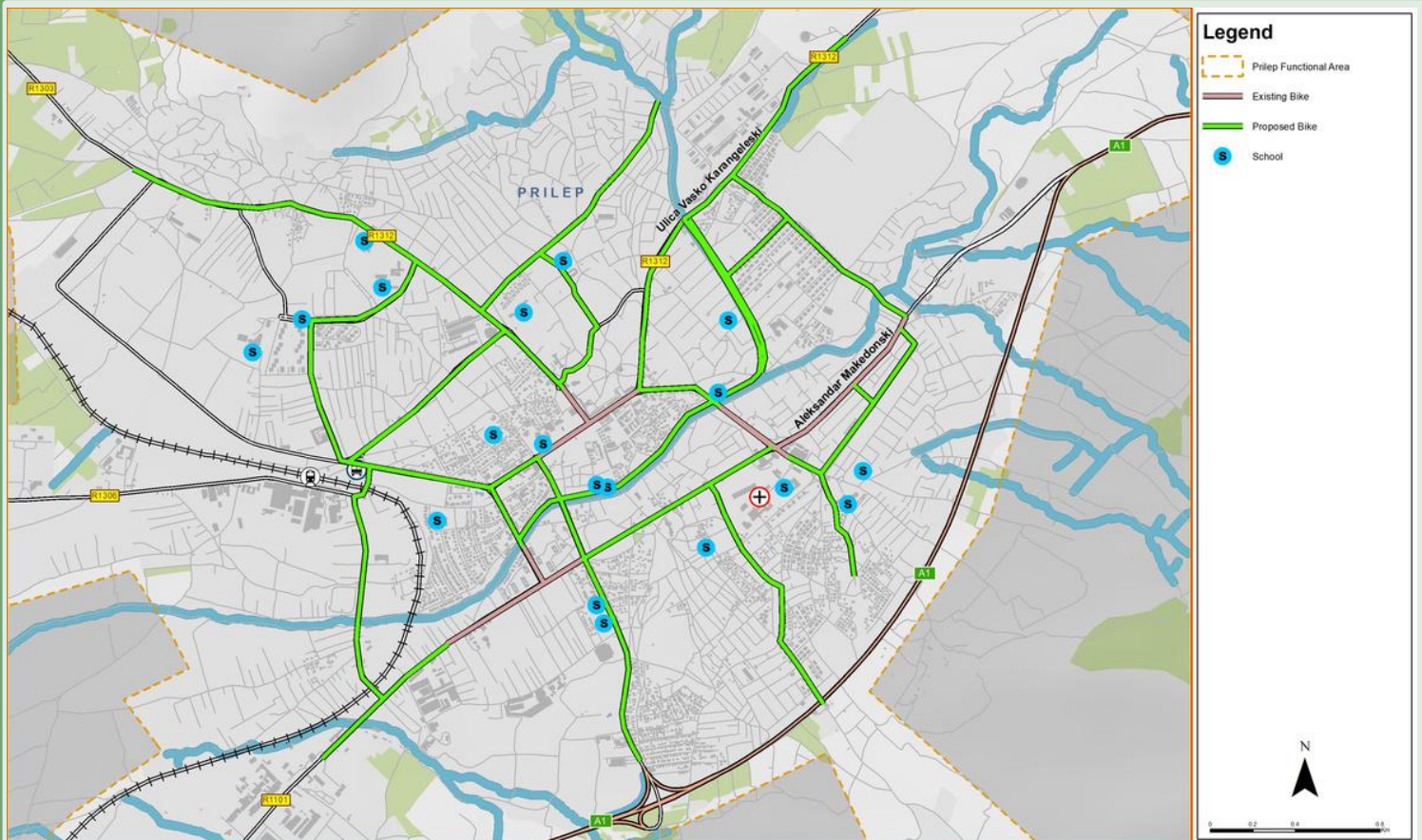


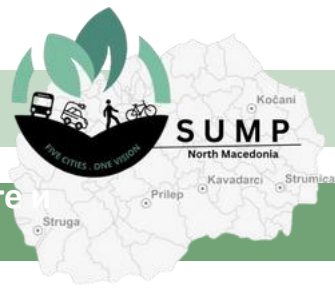
Опис

Обезбедувањето безбеден пристап со велосипед до клучните училишта — "Гоце Делчев", "Горче Петров", "Свети Климент Охридски", "Кире Гевреловски", "Ристе Ристески-Ричко", "Ордан Чопела", "Кузман Јосифовски-Питу", "Рампо Левката" и "Кочо Рацин" — ќе им обезбеди на учениците безбедни и сигурни рути за нивните секојдневни патувања. Со создавање добро означени, заштитени патеки кои ја ставаат безбедноста на прво место, градот може да поттикне поздрава училишна мобилност, да ја намали зависноста од автомобили и да го промовира велосипедизмот како одржлив и активен начин на превоз за младите. Оваа инвестиција не само што ќе го поддржи благосостојбата на учениците, туку и ќе помогне во негувањето доживотни навики за активен начин на патување.



Слика





Трошок	832.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

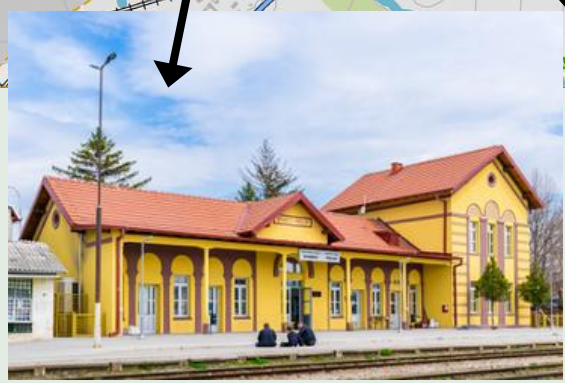
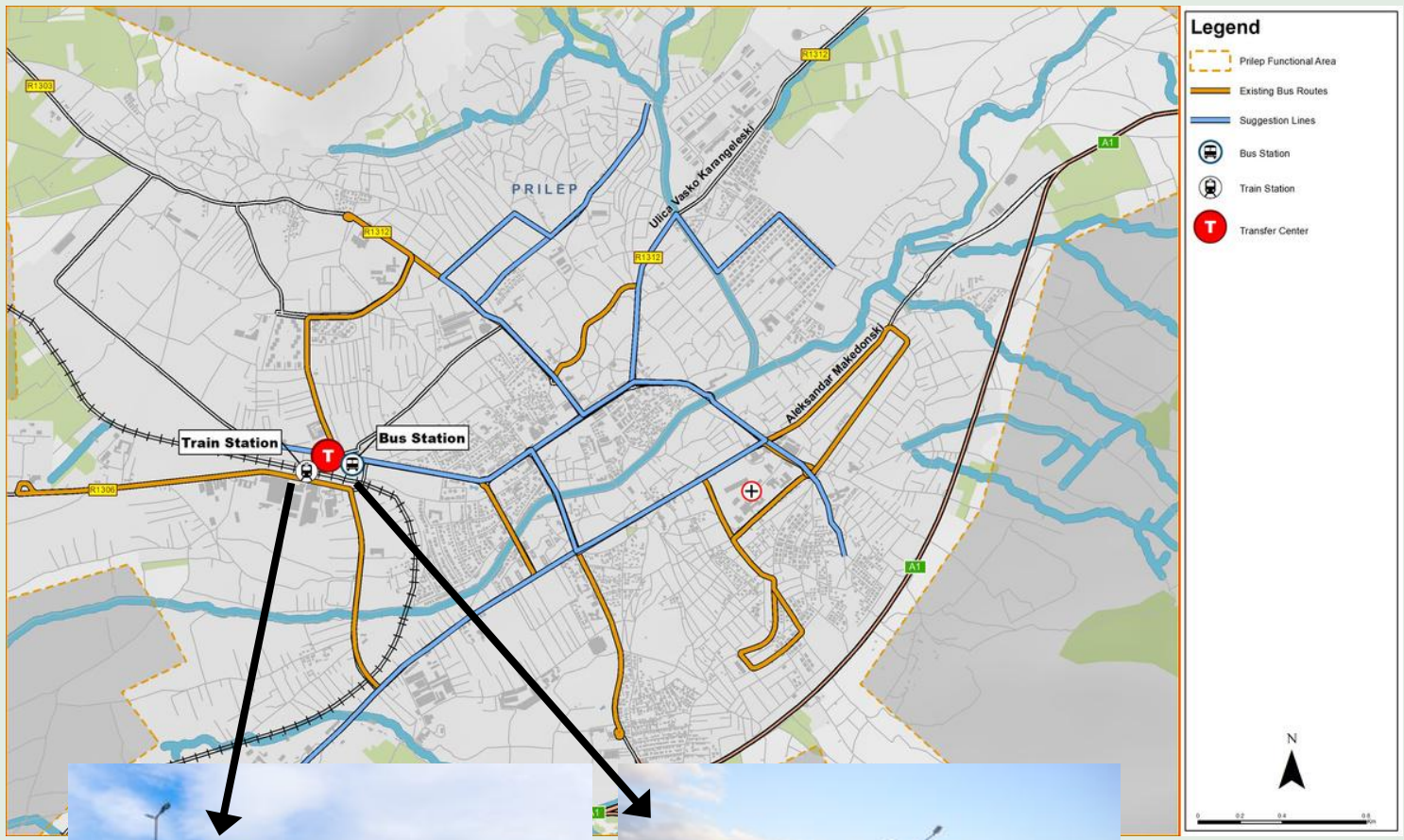
- Одговорна институција
- Статус ASI
- Ефикасност

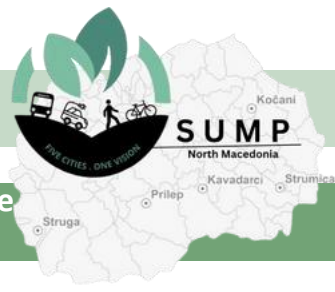
Општина Прилеп
Промена
Високо

Опис

Обезбедувањето директни велосипедски врски до автобуските и автобуските станици, како и до другите пресечни точки, ќе им олесни на велосипедистите да се поврзат со јавниот превоз. Со поставување безбедни и практични паркинзи за велосипеди на овие локации, градот може да овозможи непречено интермодално патување, овозможувајќи им на жителите да го комбинираат возењето велосипед со подолги патувања. Оваа интеграција не само што ќе поддржи поефикасна мобилност, туку и ќе поттикне поголема употреба на јавниот превоз, ќе ја намали зависноста од автомобили и ќе промовира одржливи урбани навики за патување.

Слика





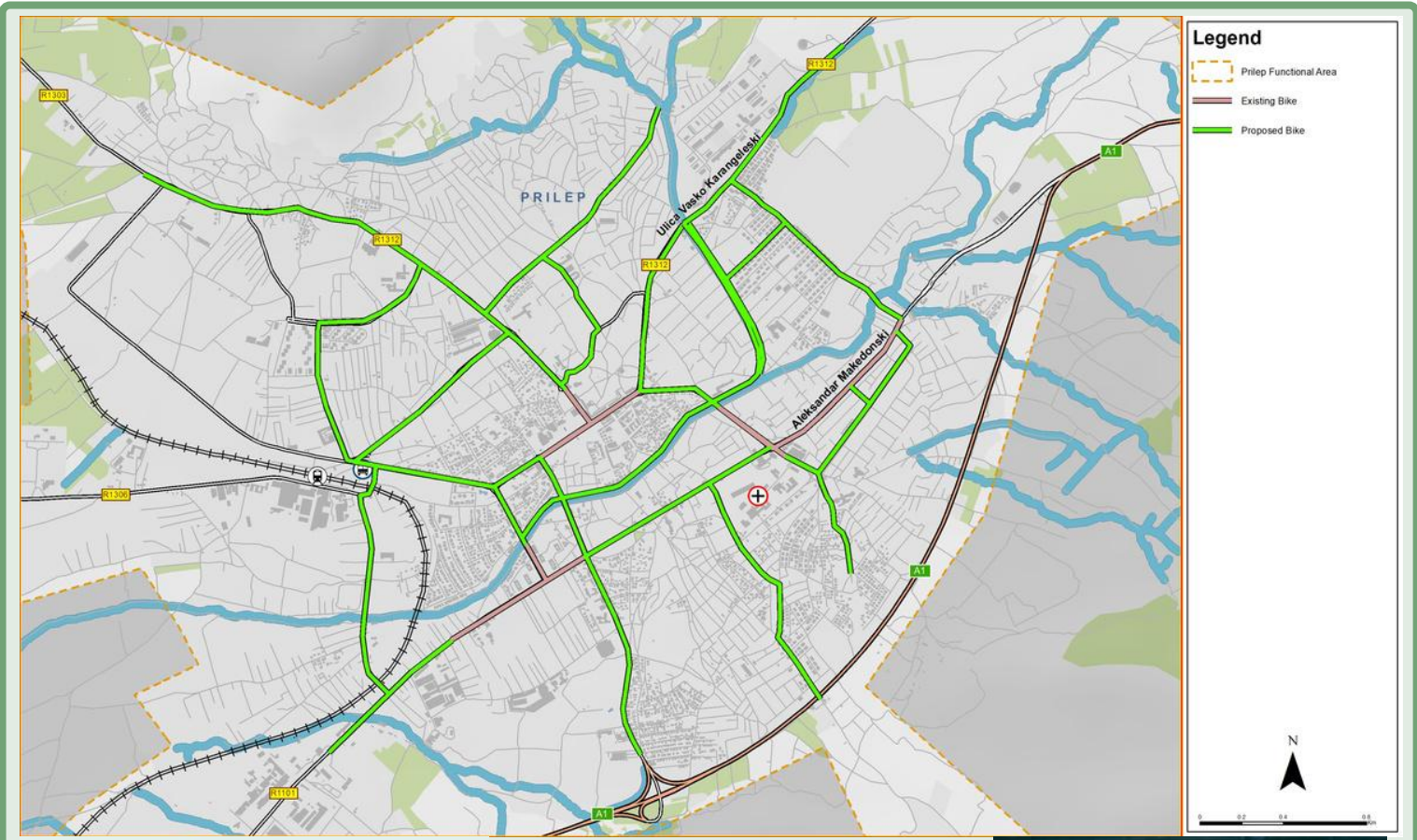
Трошок	600.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

Одговорна институција	Општина Прилеп
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Средно

Опис

Лансирањето на јавен систем за споделување велосипеди би им обезбедило на жителите и посетителите достапна, флексибилна и одржлива опција за мобилност. Таквиот систем не само што поттикнува активен начин на патување и ја намалува зависноста од автомобили, туку и беспрекорно се интегрира со јавниот превоз, создавајќи поефикасна и меѓусебно поврзана мрежа за урбана мобилност. Со промовирање на возењето велосипед како практичен секојдневен избор, програмата ќе придонесе за поздрав начин на живот, пониски емисии и поживописен, пријателски град.

Слика



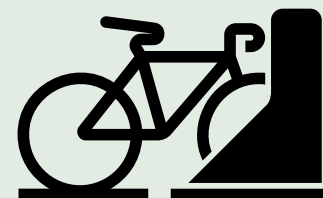
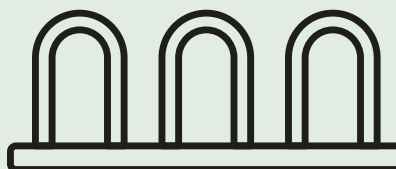
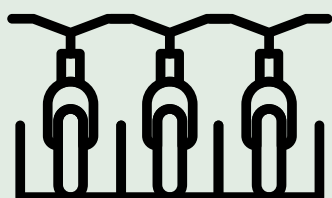
M5.3.1: Создавање јавен паркинг за велосипеди

Трошок	30.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно
Опис	

Одговорна институција	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Подобрува
Ефикасност	Средно

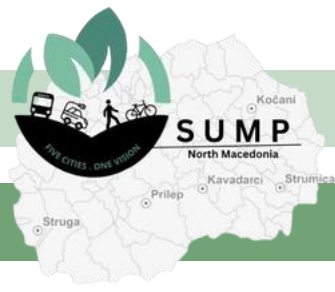
Инсталирањето безбедни јавни решенија за паркирање велосипеди низ градот е од суштинско значење за поддршка и поттикнување на секојдневното возење велосипед. Добро дизајнираните објекти — како што се покриени носачи, заклучливи постојки и чуварни простори под надзор — ќе ги заштитат велосипедите од кражба, вандализам и временски услови. Поставувањето на овие решенија на клучни локации како што се училишта, јавни превозни чворишта, комерцијални центри и јавни простори ќе го направи возењето велосипед поудобно и попоуздано. Со обезбедување безбедни места за оставање на велосипедите, градот ќе ја промовира довербата во велосипедизмот како секојдневен начин на превоз, ќе ја намали зависноста од автомобили и ќе ја зајакне вкупната одржливост на својата мрежа за мобилност.

Слика



Градски велосипедизам

М5.4: Олеснување на транспортот на велосипеди во јавниот превоз и возовите, со внимание на пристапноста и просторот



М5.4.1: Овозможување превоз на велосипеди во јавниот превоз

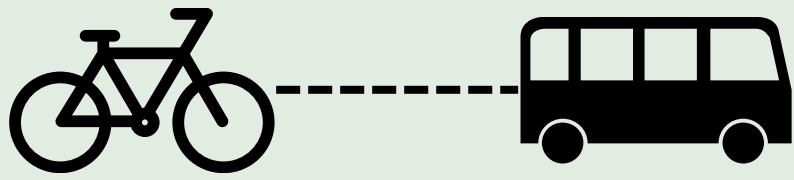
Трошок	30.000 €
Период	Краток
Приоритет	Средно

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Промена
Ефикасност	Средно

Опис

Олеснувањето на превозот на велосипеди во јавниот превоз и во возовите е клучен чекор кон градење целосно интегриран и достапен систем за мобилност. Со издвојување на посебни простори во автобусите, трамваите и возовите, и со обезбедување лесен пристап преку рампи, пошироки врати и јасни ознаки, градот може да им го олесни на велосипедистите комбинирањето на возењето велосипед со подолги патувања. Оваа флексибилност им овозможува на жителите да патуваат подалеку, а сепак да се потпираат на одржливи начини на превоз, со што се намалува зависноста од автомобилите и се прошируваат можностите за мобилност. Давањето приоритет на пристапноста и соодветниот простор ќе обезбеди и велосипедистите и другите патници да уживаат во удобно патувачко искуство, зајакнувајќи ја привлечноста на интермодалните патувања низ градот.

Слика



Градски велосипедизам

M5.5: Промовирање на употребата на товарни велосипеди како транспортно решение за семејства и мали и средни

претпријатија (МСП)

M5.5.1: Промовирање на товарни велосипеди за логистика на последната милја во центарот на градот



Трошок 150.000 €

Период Средно

Приоритет Ниско

Опис

Одговорна институција

Статус на АСИ

Ефикасност

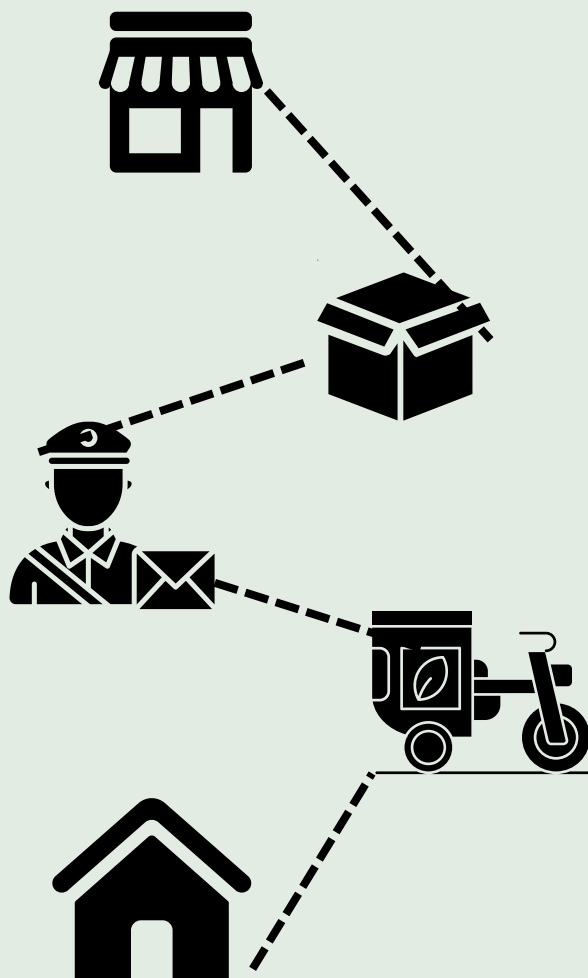
Општина Прилеп

Премин

Средно

Промовирањето на употребата на товарни велосипеди како практично транспортно решение за семејства и мали или средни претпријатија (МСП) може да игра значајна улога во создавањето поодржлив систем за урбана мобилност. За семејствата, товарните велосипеди обезбедуваат безбеден и практичен начин за превоз на деца, намирници или секојдневни потреби, истовремено намалувајќи ја зависноста од приватни автомобили. За малите и средни претпријатија (МСП), тие нудат ефикасна и еколошка алтернатива за достава на последната милја, особено во густо урбани области каде што сообраќајниот метеж и паркирањето се големи предизвици. Со поддршка на стимулации, посветена инфраструктура и кампањи за подигање на свеста, градот може да поттикне пошироко усвојување на товарните велосипеди, што води до почист воздух, потивки улици и поисплатливи транспортни решенија и за домаќинствата и за бизнисите.

Слика





Трошок	125.000 €
Период	Кратко
Приоритет	Високо

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Средно

Опис

Скратувањето на интервалите на автобуското сообраќање, особено за време на шпиц-часовите, ќе им обезбеди на патниците почеста и поугледна услуга. Со намалување на времето на чекање на автобусите на постојките, системот станува попрактичен и попривлечен, поттикнувајќи повеќе луѓе да ги изберат автобусите наместо приватните автомобили. Ова подобрување не само што го зголемува бројот на патници, туку и помага во намалување на сообраќајниот метеж, ги намалува емисиите и поддржува поефикасна и поодржлива мрежа на јавен превоз.

Слика

**SHORTENING
BUS SERVICE
INTERVALS**

5 min
~~15 min~~

CONGESTION
REDUCTION

EMISSIONS
DOWN

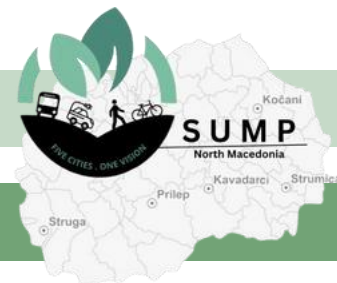
INCREASED
RIDERSHIP

INCREASED
RIDERSHIP

Јавен превоз

М6.1: Зголемување на фреквенцијата на услугите на јавниот превоз

М6.1.2: Оптимизирајте ја големината на возниот парк



Трошок

100.000 €



Одговорно
тело

Општина Прилеп



Период

Краток



Статус ASI

Смета



Приоритет

Високо



Ефикасност

Средна



Опис

Прилагодувањето на големината на возниот парк за да одговара на побарувачката на патниците ќе обезбеди дека е достапен соодветен капацитет за време на шпиц-часови, истовремено избегнувајќи непотребни оперативни трошоци во периоди со помал сообраќај. Со усогласување на достапноста на автобусите со реалните обрасци на патување, градот може да обезбеди поголема удобност за патниците, да го намали пренатрупаноста и да ја подобри сигурноста на услугата. Во исто време, овој балансиран пристап поддржува поефикасна употреба на ресурсите, помагајќи да се одржат одржливи и исплатливи операции на јавниот превоз.



Слика

OPTIMIZE FLEET

RUSH HOUR



OFF-PEAK



COMFORT



RELIABILITY

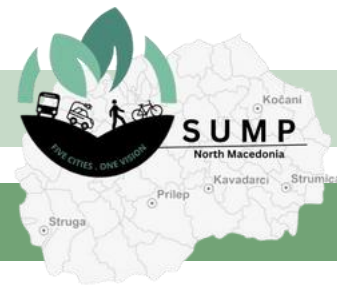


COST EFFICIENCY

Јавен превоз

М6.2: Проширување на опфатот на линиите во недоволно
опслужените населби

М6.2.1: Нови автобуски линии



Трошок

940.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорно
тело



Статус на
АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Промена

Средно

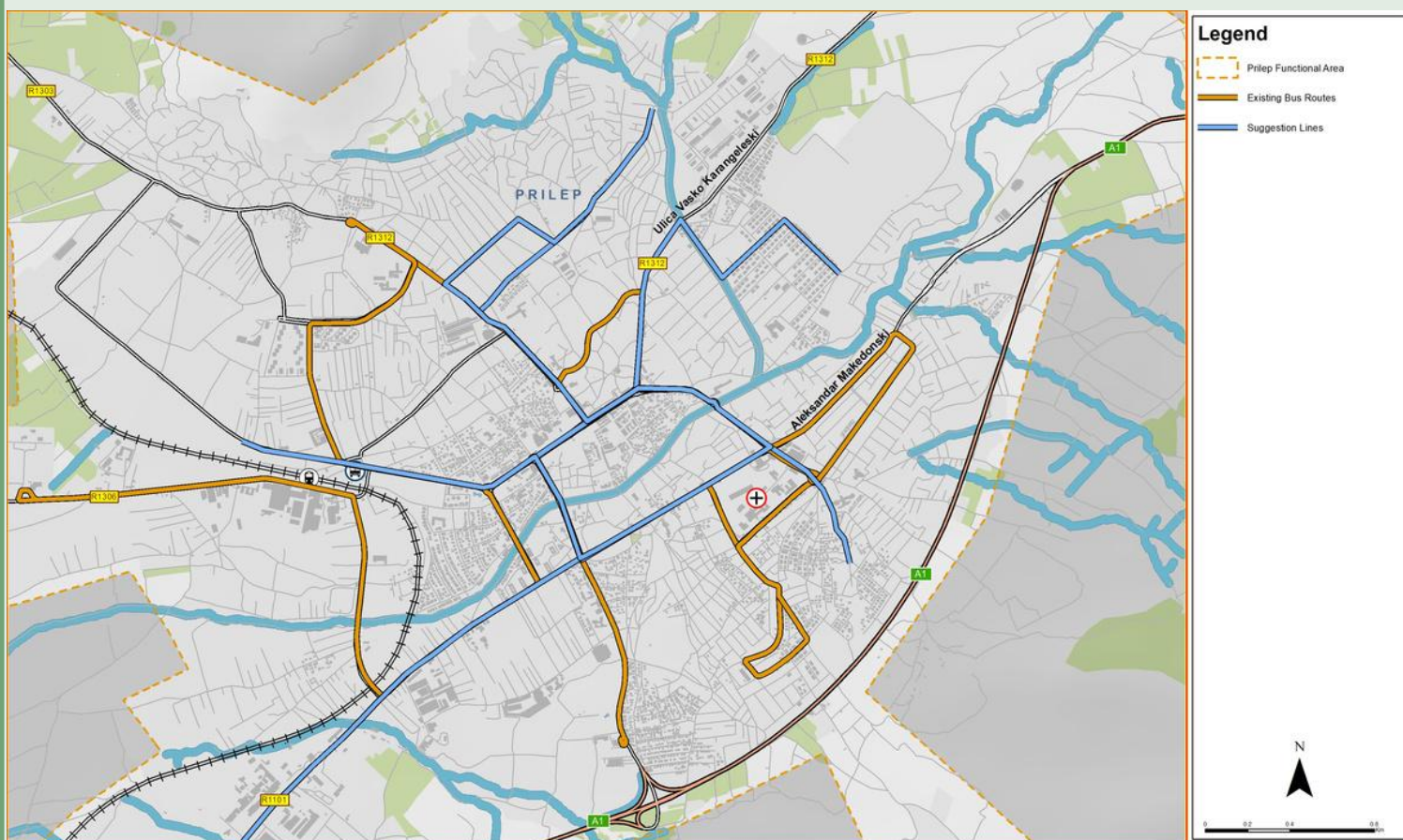


Опис

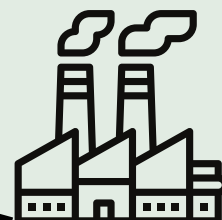
Проширувањето на автобуските услуги во недоволно опслужените станбени области и воведувањето нова линија помеѓу југозападната индустриска зона и североисточните населби значително ќе го подобрат опфатот и пристапноста. Овие мерки ќе обезбедат сигурни врски до работните места, училиштата и услугите, ќе понудат алтернатива на фирмските шатл-превози (во моментов 21% од патувањата) и ќе поттикнат премин кон јавниот превоз. Резултатот ќе биде намален сообраќаен метеж, пониски емисии и поинклузивен, поефикасен и поодржлив систем на мобилност.



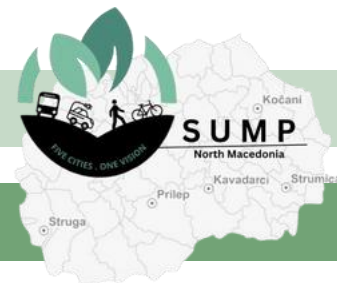
Слика



Стамбен



Индустриска



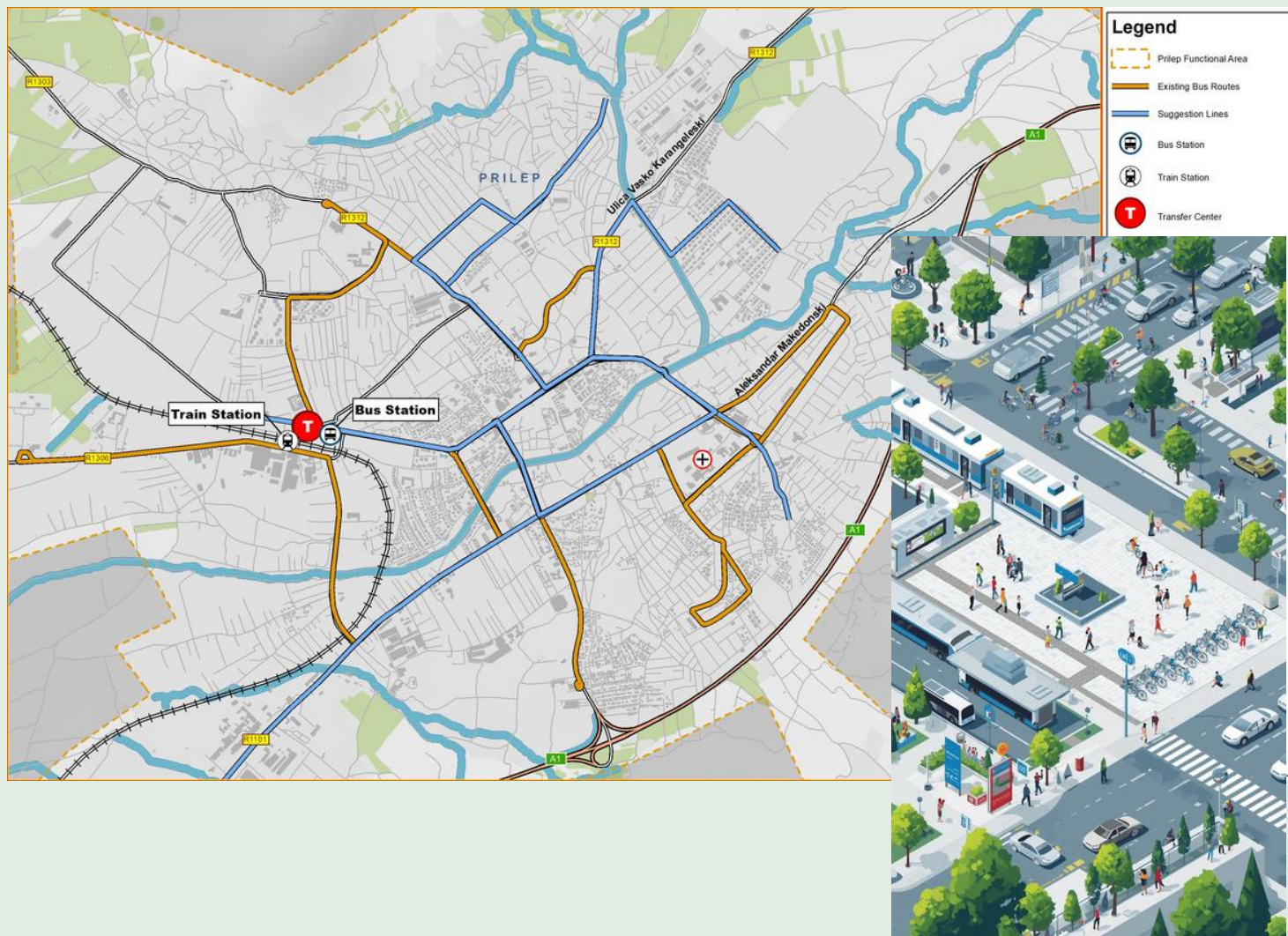
Трошок	1.500.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Средно

Опис

Трансформирањето на областа околу железничката станица и автобускиот терминал во целосно функционален мултимодален центар за префрлање ќе создаде централен влез за беспрекорна урбана и регионална мобилност. Со интегрирање на автобуски, железнички, меѓуградски автобуски услуги, такси-превоз и системи за споделување велосипеди на една пристапна локација, патниците ќе можат лесно да се префрлаат помеѓу различните начини на превоз со минимално време на чекање или непријатности. Јасното обележување, безбедните пешачки патеки и објектите лесни за користење дополнително ќе го подобрат искуството. Оваа интеграција не само што ќе го направи јавниот превоз поатрактивен и попрактичен, туку и ќе ја намали зависноста од приватните автомобили, ќе поттикне одржливо однесување при патувањето и ќе го позиционира чвориштето како клучна приклучница во градската мрежа за мобилност.

Слика



Јавен превоз

М6.3: Обезбедување информации во реално време за времето на пристигнување и доцнењата

М6.3.1: Систем за информации за патници



Трошок

500.000 €



Период

Краток



Приоритет

Ниско



Одговорно тело



Статус на АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Подобри

Средно



Опис

Развојот на сеопфатен систем за информации за патници преку веб-портал, мобилна апликација, паметни автобуски постојки, дисплеи на станиците и екрани во возилата значително ќе ја подобри транспарентноста и сигурноста на јавниот превоз. Со обезбедување детали во реално време за рути, возни редови, времиња на чекање, доцнења и промени во услугата, патниците можат поефикасно и со поголема доверба да ги планираат своите патувања. Овој подобрен пристап до точни информации ќе ја намали неизвесноста, ќе го минимизира времето на чекање и ќе го зголеми целокупното задоволство од искуството со јавниот превоз. На долг рок, ваквите иновации ќе поттикнат поголем број на патници, ќе изградат доверба во системот и ќе придонесат за посовремена мрежа за мобилност фокусирана на патниците.



Слика

Passenger Information Apps



Information System on Web Site



Call Centre



Informing with Document



Bus Stop Information Unit



Smart Stops



In-Vehicle Passenger on Board





Трошок	500.000 €
Период	Краток
Приоритет	Средно

- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрува
Средно

Опис

Опремувањето на автобусите со екрани за информации за патниците, Wi-Fi, USB-приклучоци за полнење и системи со GPS ќе го модернизира искуството со јавниот превоз и ќе го направи попривлекно за поширок круг корисници. Информациите за рутата и станиците во реално време прикажани во возилото ќе им помогнат на патниците да се движат со сигурност, додека Wi-Fi и можностите за полнење ќе додадат погодност, особено за патниците што секојдневно патуваат и студентите. Системите со GPS исто така ќе го подобрат следењето на услугата и сигурноста, овозможувајќи подобра координација низ мрежата. Заедно, овие надградби ќе ја подобрат удобноста на патниците, ќе го зголемат задоволството и ќе го позиционираат јавниот превоз како модерна, ефикасна и лесна за користење опција за мобилност.

Слика

- PC-based in-vehicle NVRs for real-time surveillance
- Built-in GNSS with dead reckoning function for accurate positioning
- Built-in communication port for signage, card readers, and safety sensors
- Support multiple Wi-Fi and cellular modules for uninterrupted internet connection
- In-vehicle HDMI extender over IP for PIS and infotainment



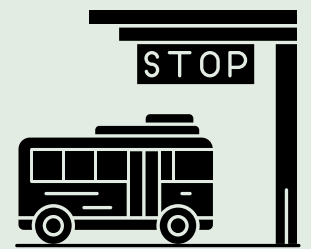
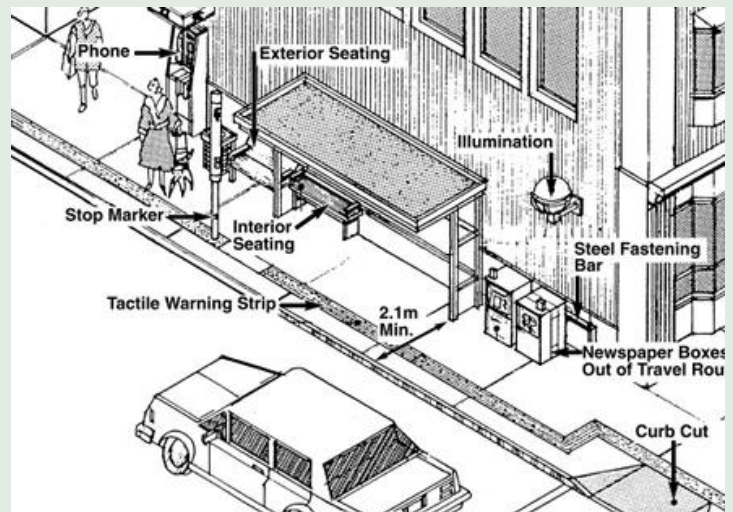
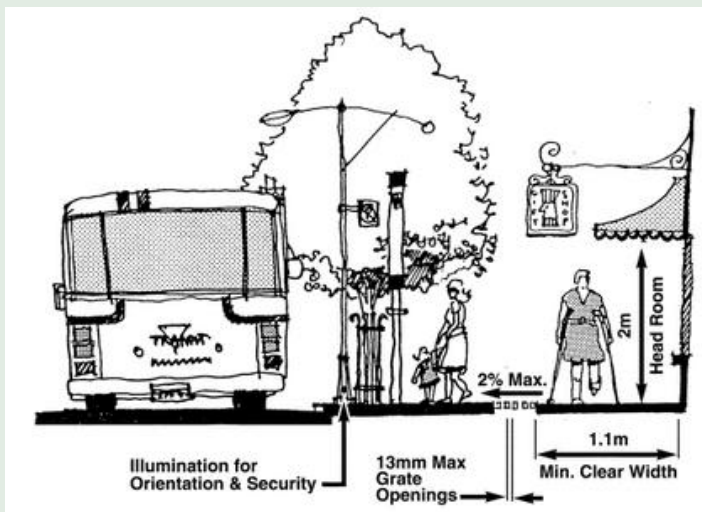
Трошок	200.000 €
Период	Средство
Приоритет	Средно

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Ниско

Опис

Подобрувањето на автобуските постојки и станици со добро дизајнирани надстрешници, удобни седишта, соодветно осветлување, пристапни елементи и екрани со информации во реално време ќе создаде побезбедна и попријатна средина за патниците. Овие надградби ќе ги заштитат корисниците од временските услови, ќе ја подобрат удобноста додека чекаат и ќе обезбедат лицата со попреченост или ограничена подвижност лесно да пристапат до услугите. Јасното и сигурно прикажување на информации дополнително ќе ја намали неизвесноста и ќе го подобри искуството при патувањето. Заедно, овие подобрувања ќе го направат јавниот превоз поатрактивен, ќе го зголемат задоволството на патниците и ќе поттикнат повеќе луѓе да ги изберат автобусите како практична и сигурна опција за мобилност.

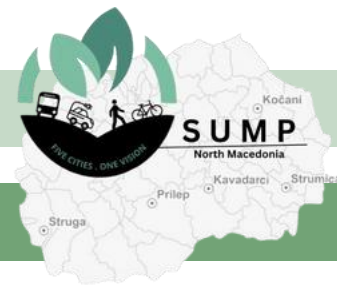
Слика



Јавен превоз

М6.5: Инвестирање во возила за јавен превоз со ниски емисии или електрични возила

М6.5.1: Обновување на возниот парк со модерни и еколошки возила



Трошок

4.000.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Одговорно
тело



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Подобрува

Високо

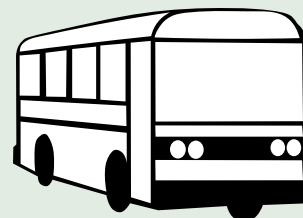


Опис

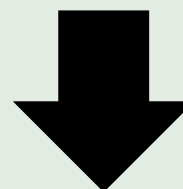
За време на циклусите на замена на возниот парк, давањето предност на набавката на електрични автобуси и автобуси на компримиран природен гас (КПГ) ќе го забрза преодот кон почист и поевтин систем на јавен превоз. Овие возила произведуваат помалку емисии, што помага да се подобри квалитетот на урбаниот воздух и да се намали вкупниот јаглероден отпечаток на градот. Во исто време, пониските трошоци за гориво и одржување придонесуваат за долгорочни оперативни заштеди. Со модернизирање на возниот парк со одржливи технологии, градот не само што ќе го намали загадувањето на воздухот, туку и ќе ја покаже својата посветеност на позелена мобилност, поздрави заедници и поотпорна транспортна мрежа.



Слика



Замена на
стари
автобуси
со
електрични
и возила



Управување со мобилноста

M7.3: Флексибилни работни и училишни распореди за намалување на побарувачката во врвните часови

M7.3.1: Програма за флексибилно работно време за работодавачи и јавни институции



Трошок	8.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

- Одговорно тело
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Промена
Многу висока

Опис

Оваа акција воспоставува доброволна рамка за флексибилно работно време за големите работодавци, јавните институции и општинските служби во Прилеп. Времињата за почеток и крај ќе бидат поместени во рамките на дефинирани временски прозорци (на пример, 7:30–9:30 и 15:30–17:30) за да се распредели побарувачката за патување низ утринскиот и попладневниот период. Општината ќе обезбеди упатства и координативна поддршка за да им помогне на организациите да ги спроведат промените во распоредот без да ги нарушат операциите.

Со намалување на концентрацијата на патувања за време на шпиц-часовите, оваа програма ќе го намали сообраќајниот метеж на централните улици и во близина на клучните дестинации, поддржувајќи го смирувањето на сообраќајот, пешачењето и сигурноста на јавниот превоз.

Слика

A COMPARISON BETWEEN:

SMART WORKERS

&

OTHER WORKERS

MOBILITY

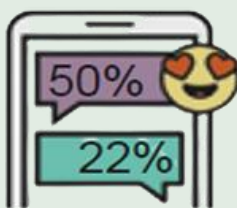


TIME SPENT AT WORK

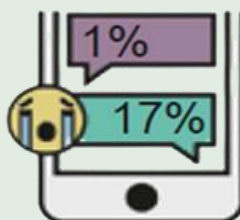


TIME SPENT WORKING FROM HOME OR ELSEWHERE

SATISFACTION



FULLY SATISFIED WITH HOW ONE'S WORK IS ORGANISED



DISSATISFIED WITH ONE'S WORK

DIGITAL SOFT SKILLS



LEADERSHIP & TEAMWORKING

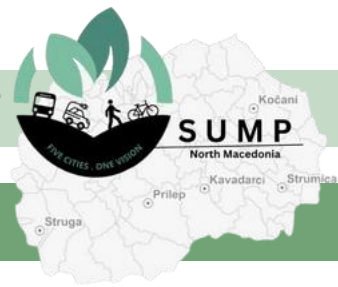


SELF-EMPOWERMENT

Управување со мобилноста

M7.3: Флексибилни работни и училишни распореди за намалување на побарувачката во врвните часови

M7.3.2: Координација на училишните распореди и поддршка за транспорт



Трошок	18.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

- Одговорно тело
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Промена
Многу висок

Опис

Оваа акција соработува со основните и средните училишта за да ги прилагоди времињата на пристигнување и заминување, така што училишните патувања нема да се совпаѓаат со главниот сообраќаен врв. Каде што е потребно, ќе се организираат координирани услуги за училишни автобуси, групи за пешачење или шатл-врски до парк-енд-рајд локации за поддршка на семејствата. Погладките образовни патувања ќе го намалат сообраќајниот притисок околу училишните улици и станбените населби, истовремено подобрувајќи ја безбедноста и овозможувајќи им на децата поудобно да пешачат и да возат велосипед.

Слика

A COMPARISON BETWEEN:

SMART WORKERS

&

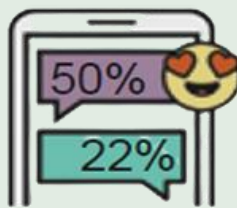
OTHER WORKERS

MOBILITY



TIME SPENT AT WORK

SATISFACTION



FULLY SATISFIED WITH HOW ONE'S WORK IS ORGANISED

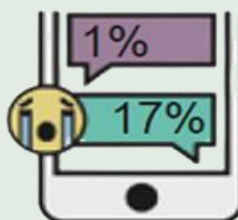
DIGITAL SOFT SKILLS



LEADERSHIP & TEAMWORKING



TIME SPENT WORKING FROM HOME OR ELSEWHERE



DISSATISFIED WITH ONE'S WORK



SELF-EMPOWERMENT

Управување со мобилноста

M7.4: Соработка со училишта за развој на безбедни рути за учениците

M7.4.1: Определена мрежа на безбедни училишни рути



Трошок

90.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Подобрува

Високо



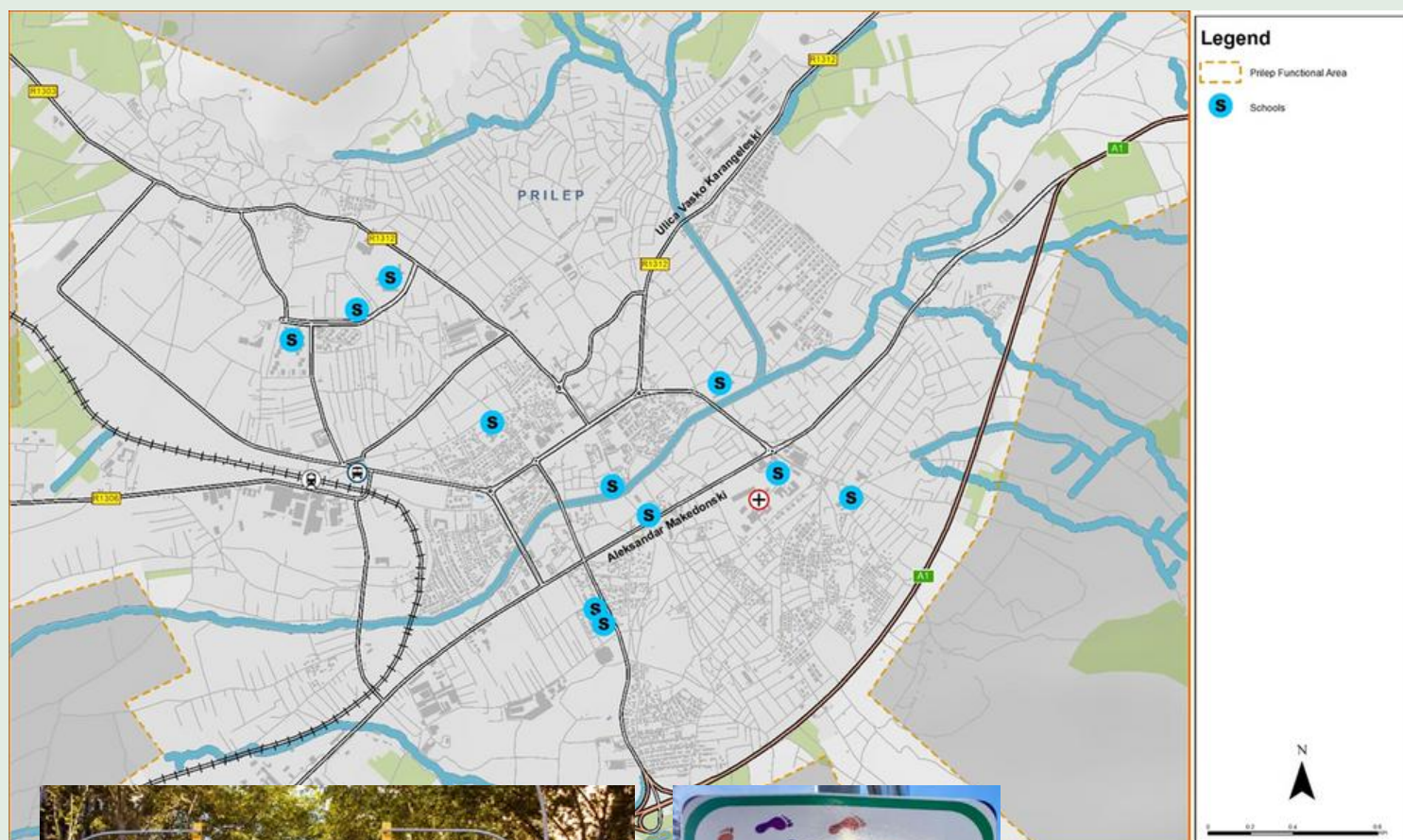
Опис

Оваа акција ги идентификува и формално ги одредува безбедните пешачки и велосипедски рути што ги поврзуваат населбите со училиштата. Рутите ќе бидат поддржани со подигнати пешачки премини, сигнализација, зони со ограничување на брзината до 30 км/ч, осветлување и подобрување на тротоарите, координирано со постоечките проекти за смирување на сообраќајот и пешачење.

Јасни и видливи училишни рути ќе го направат активното патување побезбедно и попривлекно за семејствата, намалувајќи го бројот на автомобили што ги оставаат децата и поддржувајќи поспокојна атмосфера на улиците околу училиштата.



Слика



Управување со мобилноста

M7.4: Соработка со училишта за развој на безбедни рути за учениците
 M7.4.2: Програми за пешачење и возење велосипед во училиштата



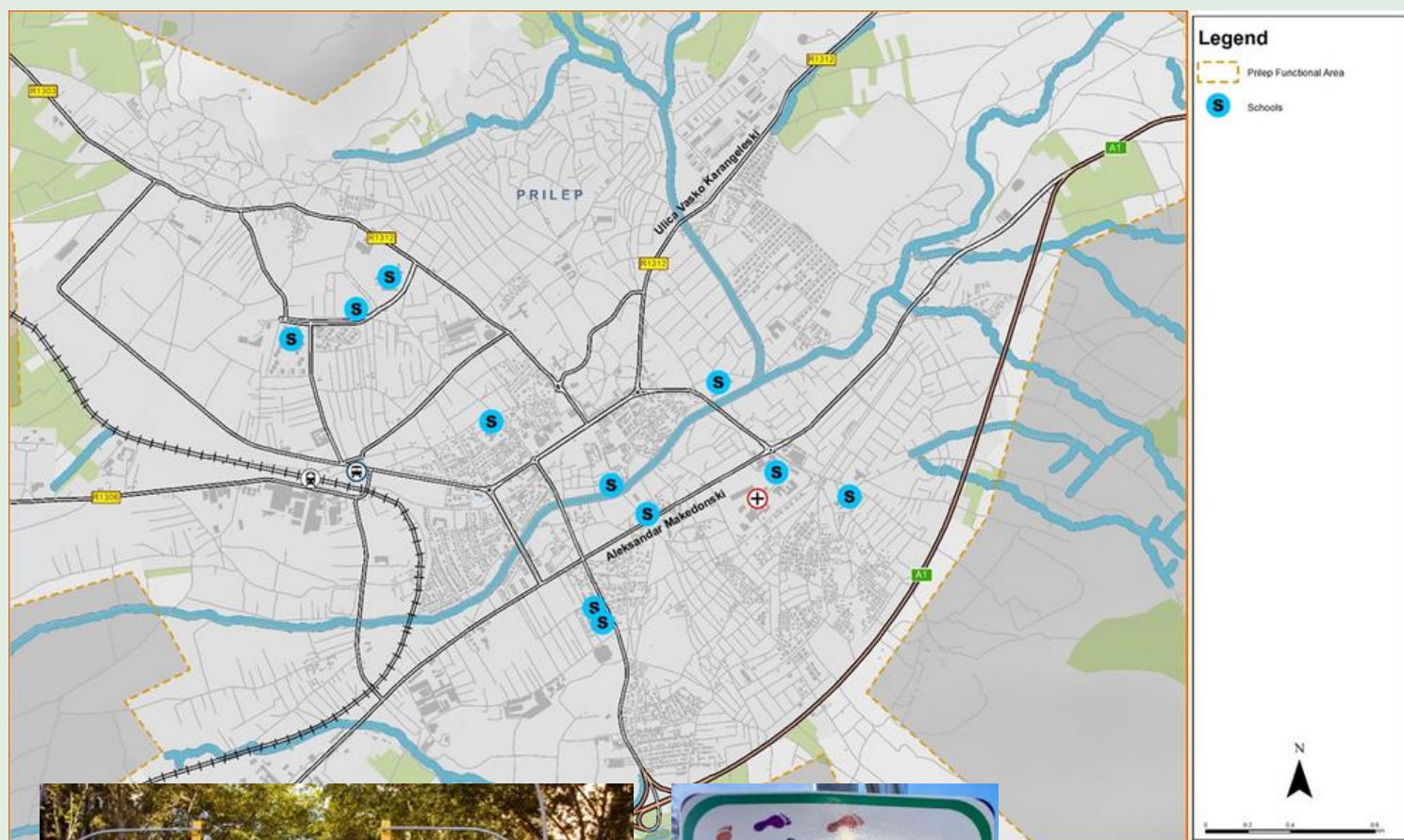
Трошок	90.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Подобри
Ефикасност	Висока

Опис

Оваа акција воведува шеми "пешачки училишен автобус" и "велосипедски училишен автобус", каде групи ученици патуваат заедно по определените рути под надзор на возрасен. Училиштата, родителите и општината заеднички ќе ги организираат распоредите, местата за собирање и правилата за безбедност. Овие програми ја подобруваат безбедноста преку поголем број учесници, ја вклучуваат секојдневната физичка активност во рутините на децата и го намалуваат сообраќајот со автомобили во близина на училиштата, зајакнувајќи ги пошироките цели на Прилеп за управување со мобилноста и смирување на сообраќајот.

Слика





Трошок

150.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Опис

Оваа акција воспоставува мрежа на јавно достапни точки за полнење на електрични возила во центарот на градот, станбените области и на клучни локации како што се Корзо, општинските згради, улиците за купување и јавните паркинзи. Станиците за полнење ќе бидат инсталирани и управувани од даватели на енергија според концесиски или партнерски договори со општината, со што ќе се обезбеди техничка сигурност, одржување и лесни системи за плаќање. Мрежата ќе им овозможи на жителите, патниците и посетителите практично да ги полнат електричните возила, отстранувајќи ја главната пречка за поседување електрично возило. Со текот на времето, таа ќе ја поддржи постепената замена на автомобилите на фосилни горива со алтернативи со ниски емисии и ќе го подобри квалитетот на воздухот во Прилеп.



Одговорно
тело

Општина Прилеп



Статус на

Подобрува

АСИ

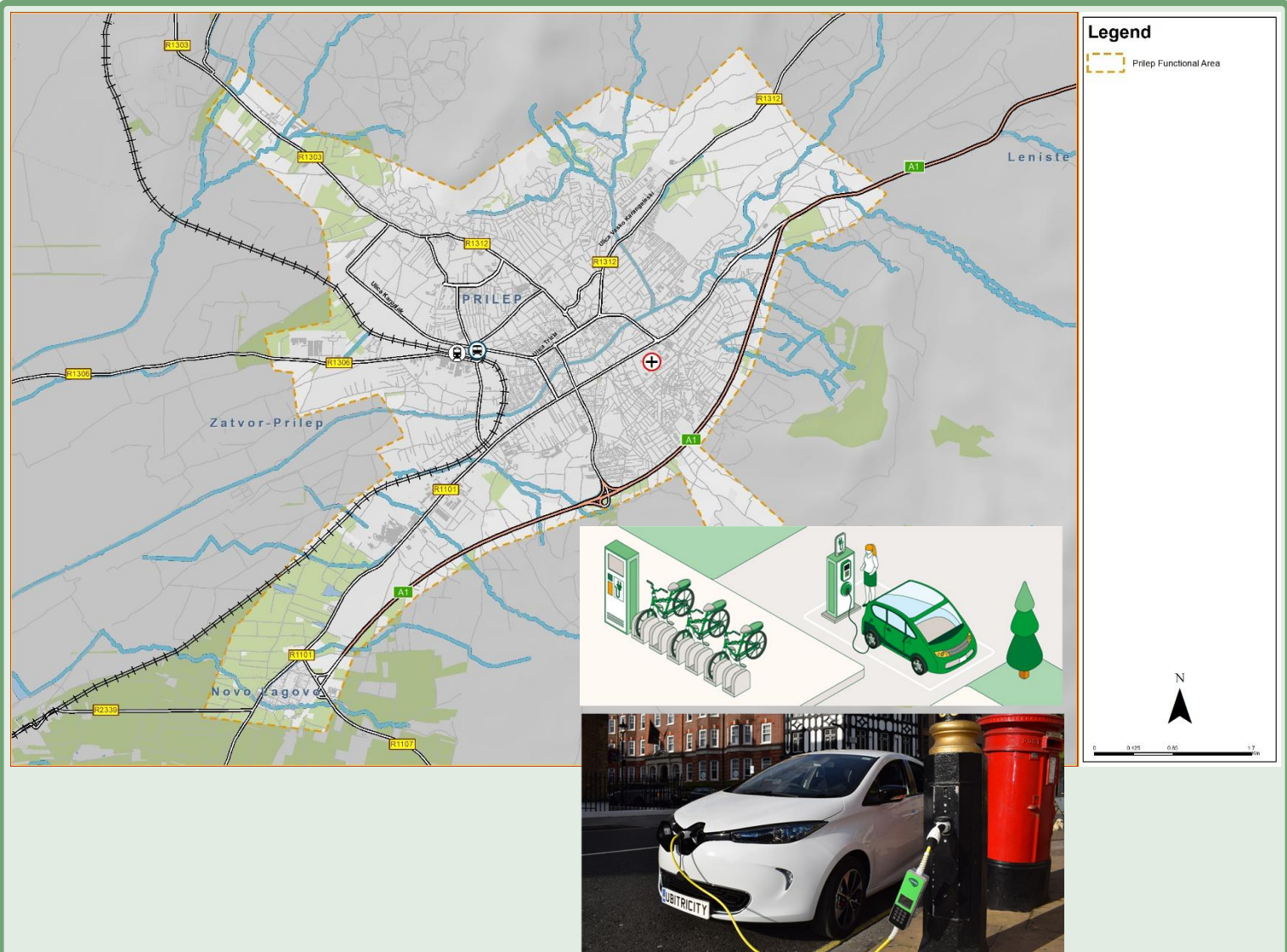


Ефикасност

Средно



Слика





Трошок

150.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно

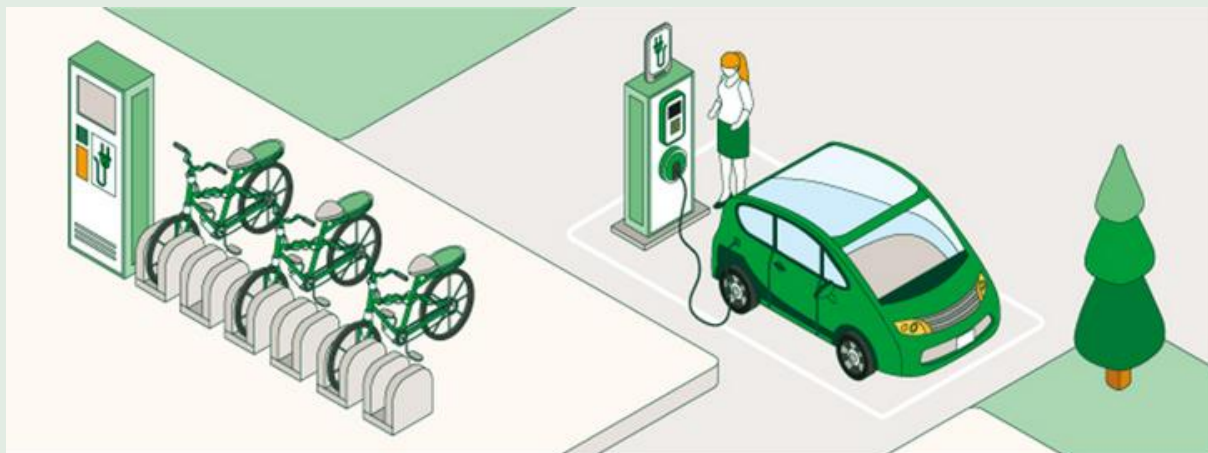


Опис

Оваа акција ги концентрира брзите и полубрзите полначи на парк-енд-рајд локации и на главните јазли на јавниот превоз, вклучувајќи ги и планираните парк-енд-рајд локации на главните пристапни коридори на градот. Овие јазли ќе им овозможат на возачите да ги полнат своите возила додека се префрлаат на јавен превоз или пешачат кон центарот на градот. Со поврзување на полнењето на електричните возила со парк-енд-рајд објектите, овој проект ја поддржува и набавката на чисти возила и регулацијата на пристапот, намалувајќи го сообраќајот и емисиите во центарот на градот, додека го одржува удобниот регионален пристап.



Слика



Одговорно
тело

Општина Прилеп



Статус на

Подобрува



АСИ
Ефикасност

Средна



Трошок

30.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Опис

Оваа мерка вклучува развој на локална стратегија за е-мобилност за координирање на воведувањето и користењето на електрични возила низ Прилеп, врз основа на прелиминарна проценка на побарувачката, потенцијалното снабдување и достапните стимулации. Стратегијата вклучува воведување шеми за споделување електрични автомобили, овозможувајќи им на жителите и на бизнисите пристап до електрични возила без целосно сопствеништво, и промовирање на инфраструктура за полнење за компании и големи јавни административни центри, потенцијално интегрирана со обновливи извори на енергија. Пристапот ја поддржува интеграцијата на споделените и приватните електрични возила со паркинг-објекти со превоз (park-and-ride), врски со јавниот превоз и општинските возни паркови, обезбедувајќи дека е-мобилноста придонесува за намалување на зависноста од автомобили и се усогласува со пошироките цели за пристапност и мобилност со ниски емисии.



Слика



Општина Прилеп
Приватен сектор

Подобрува

Високо



Одговорна
институција



Статус на

АСИ



Ефикасност



Цена

65.000 €



Период

Среден/долг



Приоритет

Средно



Опис

Оваа мерка воведува пилот-пробиви за е-каго-бицикли, овозможувајќи им на жителите, локалните бизниси и урбаните логистички оператори да експериментираат со електрично-помогнати камионски велосипеди за достава на последната милја и личен превоз. Тест-активностите се концентрирани во области со голема пешачка активност и комерцијални функции, како што се Корзо и околните населби, како и локации поврзани со јавниот превоз. Иницијативата може да се спроведе или преку управуван систем за споделување што го оперира надворешен давател на услуги, или преку поекономичен локален модел координиран од општината или велосипедските здруженија, со привремено доделување, основна обука и систем на депозит. Мерката го поддржува усвојувањето на логистика со ниски емисии и решенија за активна мобилност, придонесувајќи за намалување на сообраќајниот метеж и емисиите во централните области.



Слика





Трошок

30.000 €

Период

Краток

Приоритет

Високо

Опис

Оваа мерка го регулира пристапот за товарни возила преку пренасочување на доставите во одредени временски прозорци надвор од шпиц-часовите, со што се намалуваат конфликтите со јавниот превоз, училишните зони и гужвите пешаци. Мерката се применува првенствено на централните улици, Корзо, во околината на училиштата и на пазарните подрачја, каде што пристапот за возилата за достава е дозволен само во дефинирани рани утрински или вонспиц периоди, освен ако не е издадена специфична општинска дозвола. Постојаните ограничувања на пристапот се поддржани со јасна сигнализација, патни ознаки и регулативи за зони со намален сообраќај, што придонесува за порамномерни сообраќајни услови, подобрена безбедност на пешаците и намален метеж во центарот на градот.

Слика





Трошок

20.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис



Одговорно
тело



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Подобрува

Висока

Оваа акција воспоставува општински систем за дозволи за товарни возила кои треба да пристапат до ограничени зони надвор од стандардните прозорци за достава. Дозволите се ценезирани и ограничени за да се одврати рутинската употреба и да се даде приоритет само на суштинските услуги.

Системот обезбедува централните улици да останат заштитени, додека одржува флексибилност за критични испораки, зајакнувајќи предвидлива и добро управувана товарна средина.



Слика





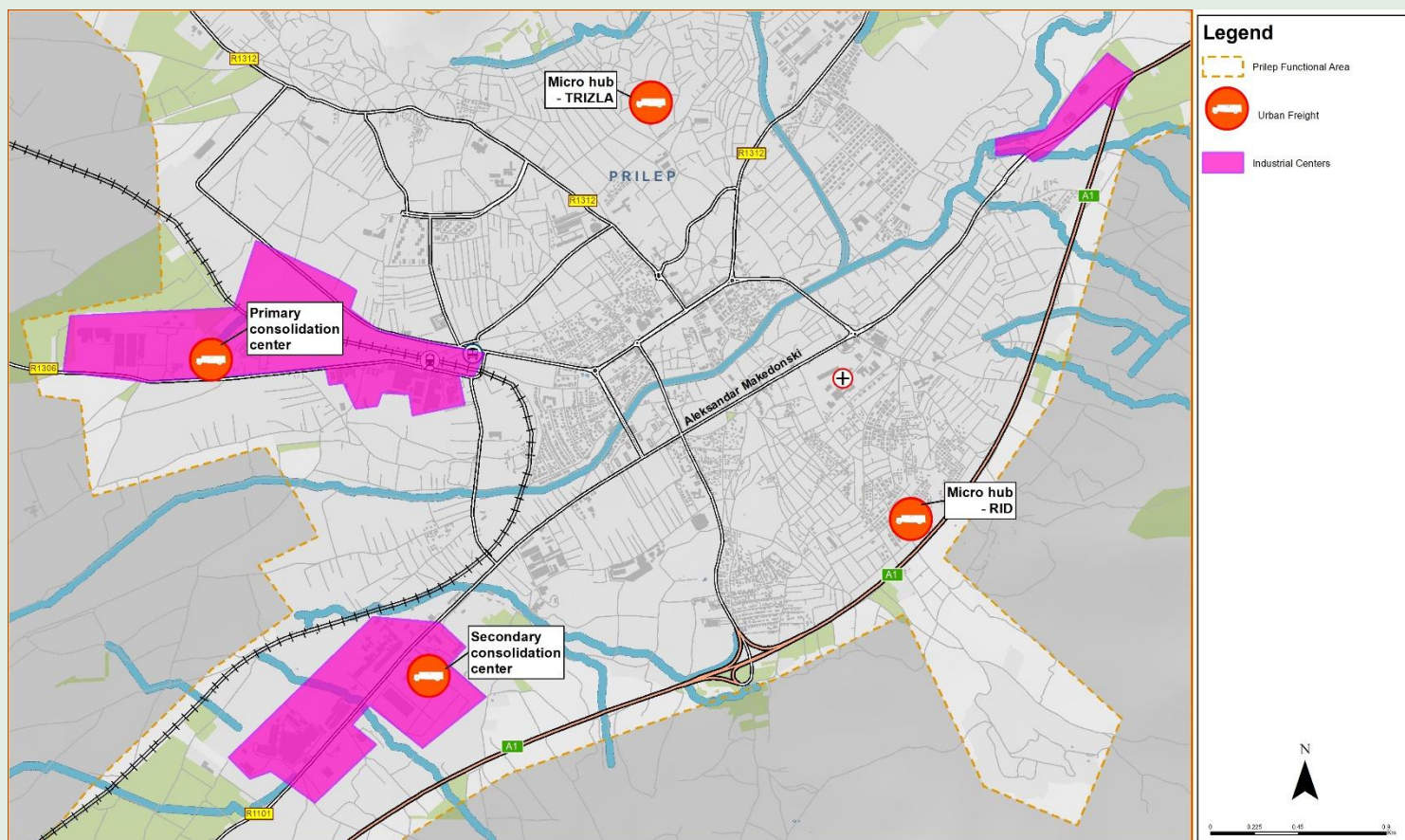
Трошок	400.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

Одговорно тело	Општина Прилеп
Статус ASI	Премин
Ефикасност	Средно

Опис

Оваа мерка воспоставува структурирана мрежа на урбани логистички центри за намалување на сообраќајот на тешки возила во централните и пешачките зони на Прилеп. Примарен консолидациски центар е лоциран во Запашната индустриска зона (Еуротерм) за ракување со влезната стока, поддржан од секундарен центар во Јужна Чачарица што ги опслужува пазарите и комерцијалните активности, и од микро-центри во Рид/Сарка и Тризла кои овозможуваат чиста дистрибуција на последната милја. Системот на центри овозможува консолидирање и прераспределување на товарите со користење на помали возила со ниски емисии, со што се намалува пристапот на камиони до централната ЛТЗ, се подобрува ефикасноста на доставата и се зголемува безбедноста и пристапноста за пешаците и велосипедистите.

Слика



Градски товарен транспорт

M9.2: Развивање урбани логистички хабови или центри за консолидација

M9.2.1: Мали микро-центри во населбите за дистрибуција на последната милја



Трошок	100.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

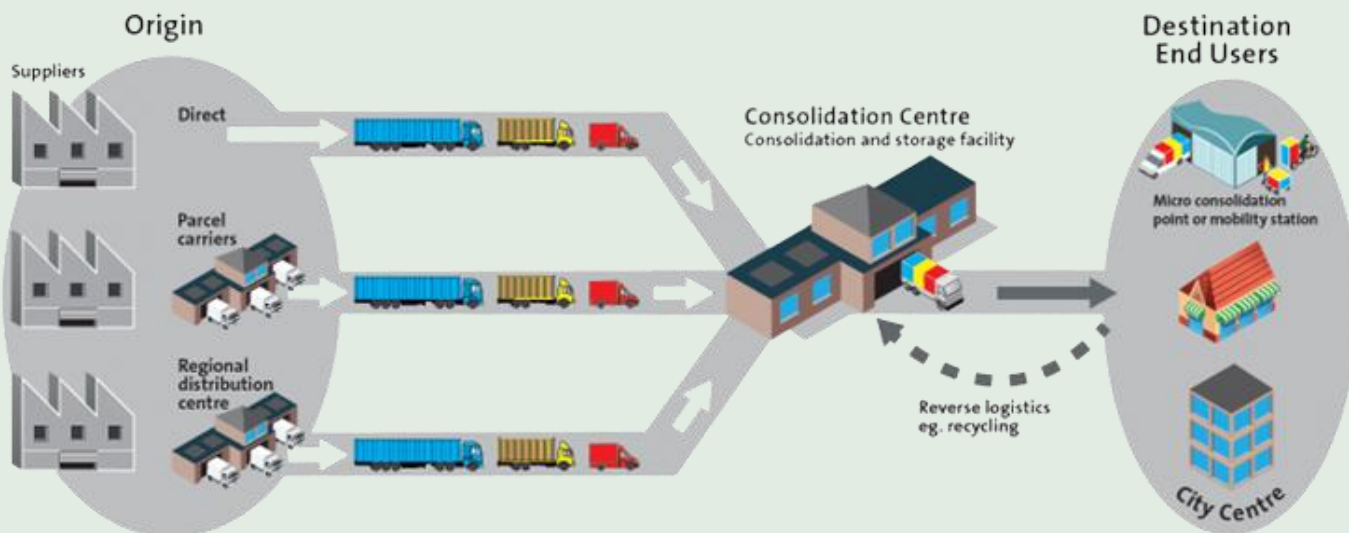
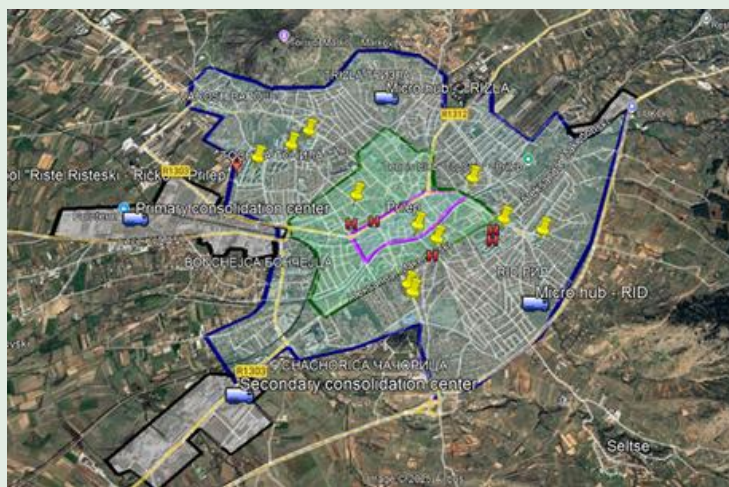
- Одговорно тело
- Статус ASI
- Ефикасност

Општина Прилеп
Промена
Високо

Опис

Оваа мерка воспоставува структурирана мрежа на урбани логистички центри за намалување на сообраќајот на тешки возила во централните и пешачките зони на Прилеп. Главен консолидациски центар е лоциран во Запашната индустриска зона (Еуротерм) за ракување со влезната стока, поддржан од секундарен центар во Јужна Чачарица што ги опслужува пазарите и комерцијалните активности, и од микро-центри во Рид/Сарка и Тризла кои овозможуваат чиста дистрибуција на последната милја. Системот на центри овозможува консолидирање и прераспределување на товарот со користење на помали возила со ниски емисии, со што се намалува пристапот на камиони до централната ЛТЗ, се подобрува ефикасноста на доставата и се зголемува безбедноста и пристапноста за пешаците и велосипедистите.

Слика



Градски товарен транспорт

М9.3: Поддршка за користење на товарни велосипеди за достава на последната милја

М9.3.1: Мрежа за достава со товарни велосипеди



Трошок

50.000 €



Одговорна
институција

Општина Прилеп



Период

Средно



Статус ASI

Промена



Приоритет

Среден



Ефикасност

Висока



Опис

Оваа мерка ја поттикнува употребата на товарни велосипеди за дистрибуција на товар на последната милја, кои главно работат од источните и северните микро-центри во Рид/Сардика и Тризла. Флотите на товарни велосипеди се користат за достава на пакети, храна, лекови и стоки за е-трговија до продавници, пазари и дестинации во рамките на центарот на градот и во области со приоритет за пешаци. Мерката е поврзана со пилот-иницијативи и тест-програми кои им овозможуваат на логистичките оператори и локалните бизниси да експериментираат со работата на товарните велосипеди, поддржувајќи постепен премин кон решенија за достава со ниски емисии, истовремено намалувајќи ги конфликтите со возила и сообраќајните гужви на централните улици.



Слика





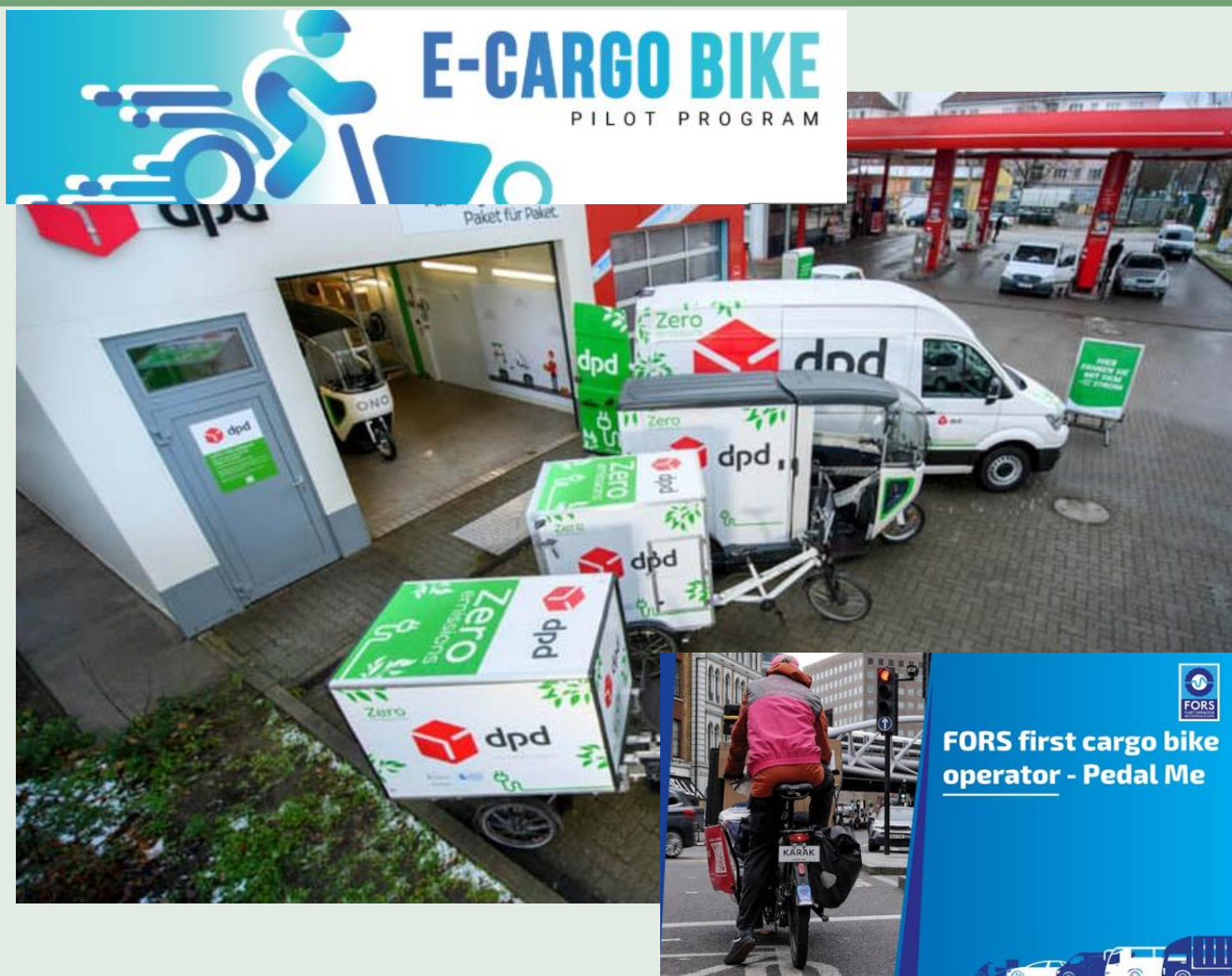
Трошок	30.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно
Опис	

Одговорна институција	Општина Прилеп
Статус на АСИ	Промена
Ефикасност	Многу висок

Оваа акција нуди пилот-шеми, периоди на тестирање и основни стимулации за да им помогне на трговците на мало и на компаниите за достава да усвојат товарни велосипеди. Ќе се обезбедат обука, поддршка за пристап и оперативни упатства.

Со намалување на бариерите за влез, програмата го забрзува префрлувањето кон чист и просторно ефикасен урбан товар.

Слика



Градски товарен транспорт

М9.4: Дигитализирајте ја логистиката на товарниот транспорт (следење и распоредување) за ефикасност

М9.4.1: Платформа за дигитално управување со термини за



Трошок	80.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

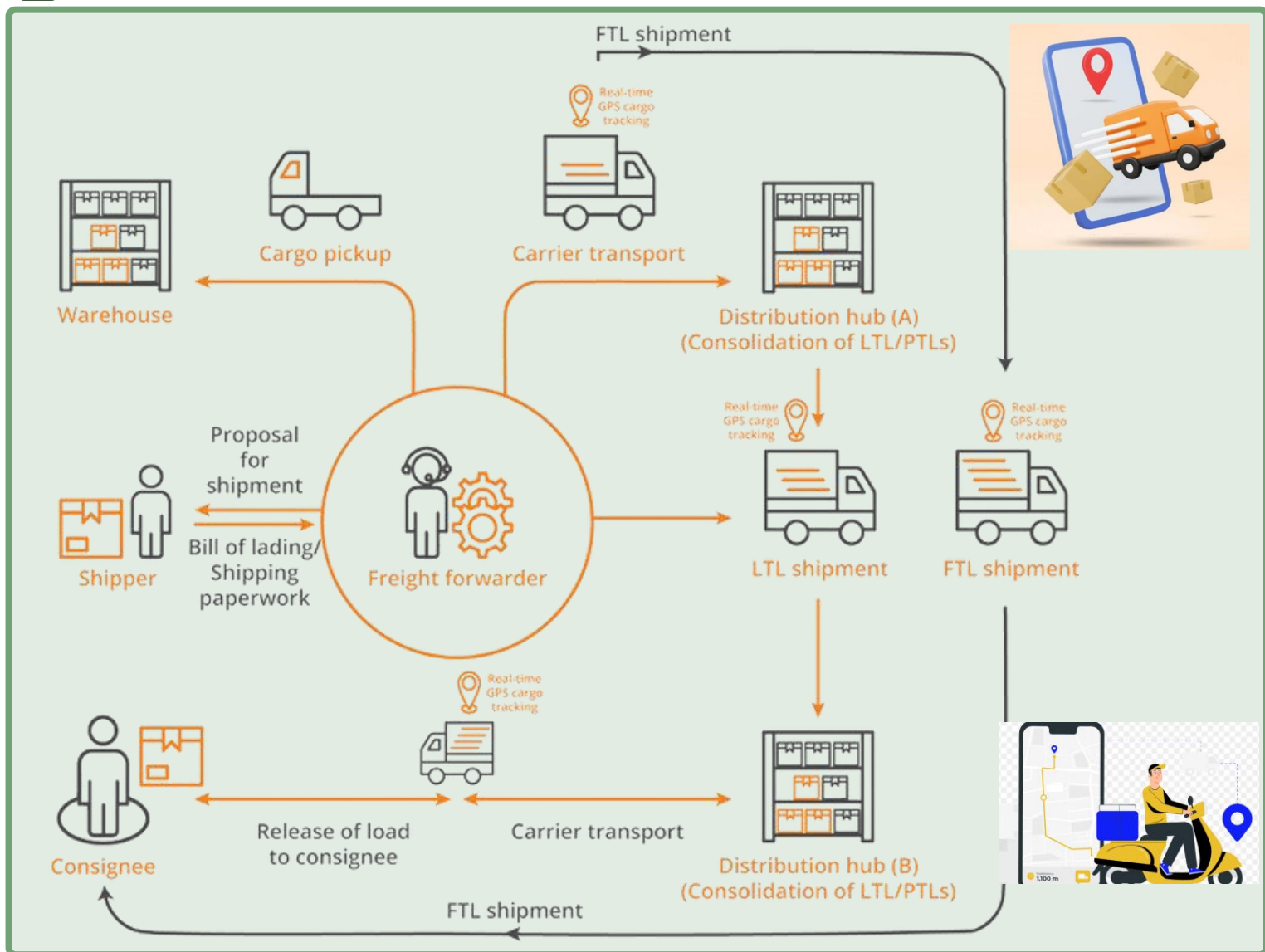
- Одговорен орган
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Прилеп
Подобрува
Високо

Опис

Оваа мерка воведува дигитални алатки за распоредување, насочување и следење во реално време на урбаните товарни операции во Прилеп за да се подобри ефикасноста и усогласеноста со регулативите за пристап. Дигитални платформи се користат за координирање на прозорците за достава на централните улици, во училишните зони и во области со низок сообраќај, обезбедувајќи дека возилата пристапуваат до ограничените зони само во дозволените временски интервали и во координација со центрите за консолидација. Со поддршка на оптимизација на товарот, намалување на празни возења и олеснување на користењето на возила со ниски емисии, како што се електрични комбиња и товарни велосипеди, дигитализацијата ја зајакнува вкупната ефикасност на урбаниот логистички систем и придонесува за намалување на сообраќајните гужви и емисиите во центарот на градот.

Слика



Градски товарен транспорт

М9.4: Дигитализирање на логистиката за товар (следење и распоредување) за ефикасност

М9.4.1: Интегрирана платформа за логистика од центар до



Трошок	100.000 €
Период	Средно
Приоритет	Среден
Опис	

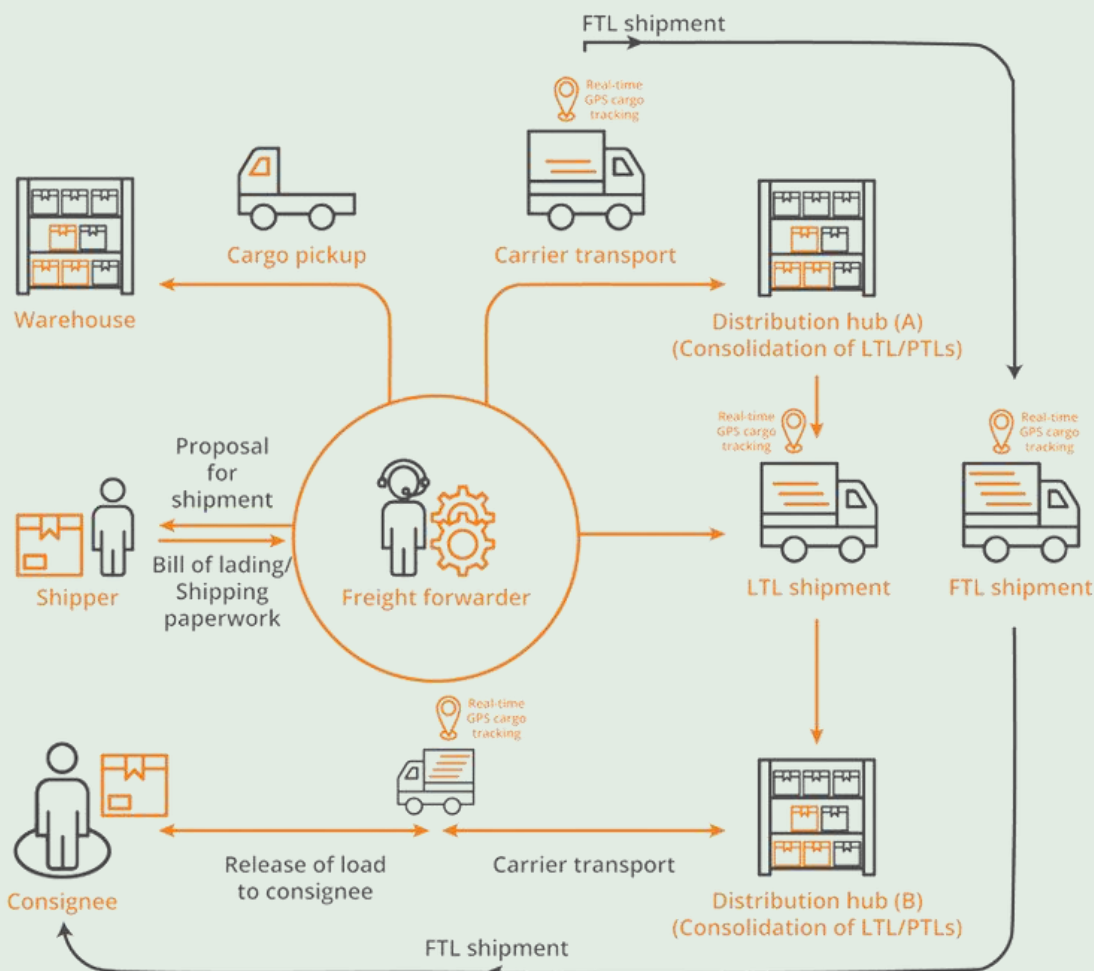
- Одговорен орган
- Статус на АСИ
- Ефикасност

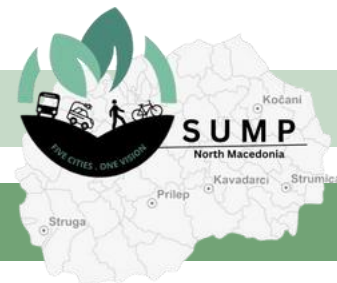
Општина Прилеп Приватен сектор
Подобрување / Промена
Високо

Оваа акција ги поврзува центрите за консолидација, микро-хабовите и возилата за последна милја преку заедничка дигитална платформа која поддржува рутирање, управување со товарот и следење во реално време.

Системот ја зголемува искористеноста на возилата, ги намалува празните возења и ја поддржува ефикасната работа на товарните велосипеди и електричните доставувачки возила.

Слика





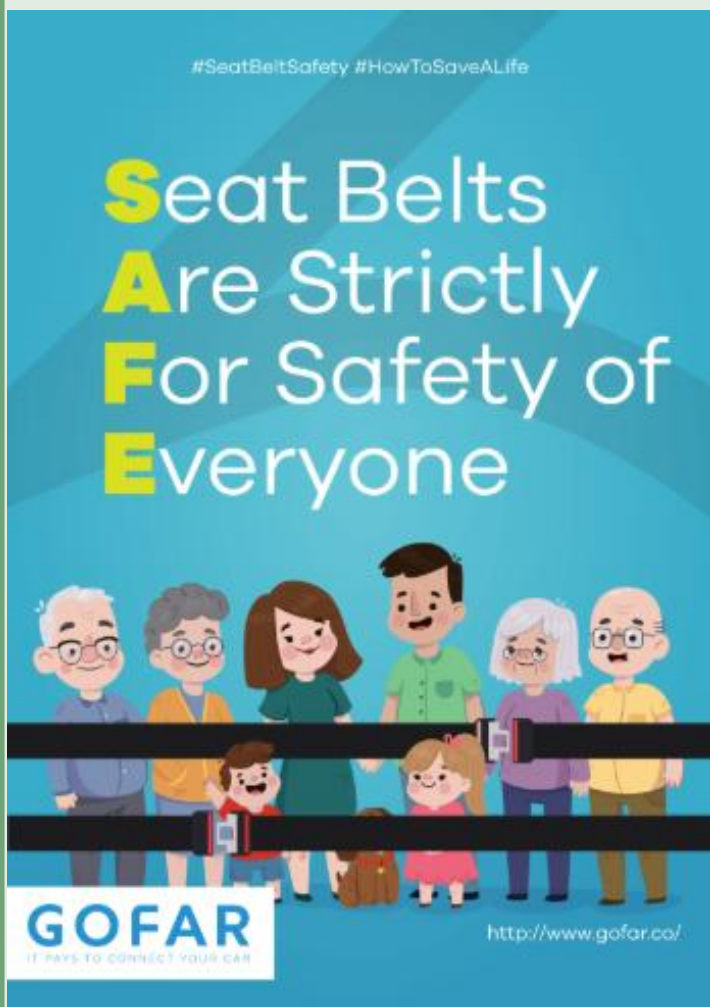
Трошок	300.000 €
Период	Средство
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Прилеп Централна управа
Статус на АСИ	Подобрува
Ефикасност	Високо

Опис

Организирањето градски кампањи за подигање на свеста преку билборди, постери, локални медиуми и социјални мрежи ќе игра витална улога во промовирањето побезбедно однесување во сообраќајот. Со фокусирање на клучни прашања како што се брзото возење, возењето со одвлечено внимание, постојаното користење на сигурносен појас и безбедното преминување, овие кампањи можат да допрат до широка публика и да поттикнат трајна промена во однесувањето. Јасните пораки и видливите потсетници на јавни места ќе ја подигнат свеста кај возачите и пешаците, намалувајќи го ризичното однесување и придонесувајќи за помалку несреќи. На долг рок, ваквите иницијативи ќе негуваат посилна култура на безбедност во сообраќајот, ќе го подобрат благосостојбата на заедницата и ќе ги направат градските улици побезбедни за сите.

Слика



SEAT BELT ROAD SAFETY

Save the Children

WHY ARE SEAT BELTS IMPORTANT?

Seat belts protect you as a driver or passenger in case of an accident or collision. Seat belts not only minimize injuries but can also save you from severe and critical ones that might lead to death.

Seat belts are designed to retain people in their seats, and in doing so they prevent or reduce injuries suffered in a crash. Ensuring that as little contact is made between the occupant and vehicle interior as possible, seat belts significantly reduce the risk of being thrown out from a vehicle.

ALWAYS REMEMBER TO:

- Buckle up before driving or riding in a car. This goes for everyone in the vehicle, whether you're sitting in the front or the back.
- Wear the lap belt low across the hips and below your stomach.
- Wear the shoulder belt over your collarbone, away from your neck. It should cross over your chest. In most new cars, you can adjust shoulder belts to improve their height and fit.
- Secure all young children in child safety seats.
- If you're pregnant and riding in a car, make sure the safety belt is snug against your hips. Never put a lap belt across your stomach when you're pregnant.

FACTS

Seat belts reduce the risk of death by 45%, and the risk of serious injury by 50% for drivers and front-seat passengers.

Airbags are much less productive when you aren't wearing a seat belt.

Seat belts offer the best defense against road hazards, aggressive drivers, distracted drivers, and impaired drivers.

THE LAW

In Kosovo, it is illegal not to wear a seatbelt while driving (driver or passenger). For more details, please read Article 187, Law no 05-L-088 here.

PLEASE DON'T FORGET!

Always wear a seatbelt!

Ensure that children under the age of 12 are properly buckled up and seated in the child safety seats.

Drive safely, carefully, and under the speed limit.

MAKING THE ROADS SAFE FOR CHILDREN STARTS WITH YOU.

DRIVE CAUTIOUSLY!



Трошок

300.000 €



Период

Средство



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Прилеп

Здруженија на ранливи групи

Подобрување

Високо

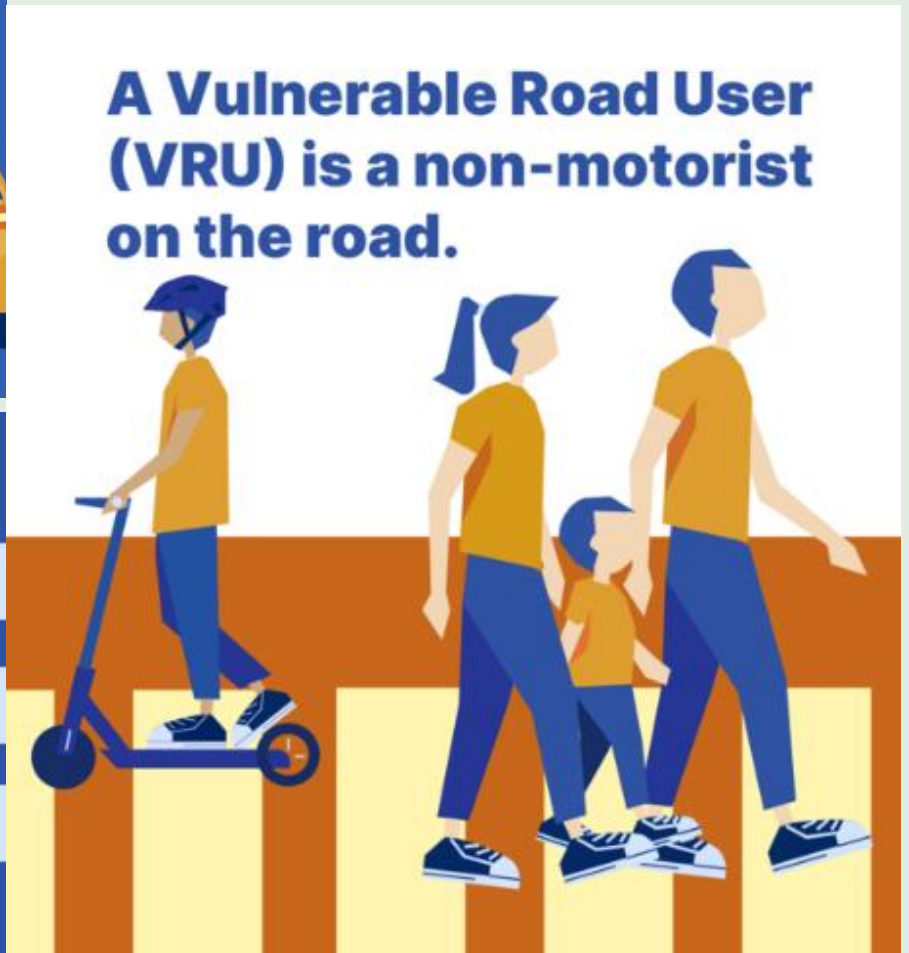


Опис

Лансирањето на таргетиран кампањи за пешаци, велосипедисти, постари лица и лица со попреченост ќе ја подигне свеста за безбедните практики и заедничката одговорност на патот. Овие иницијативи треба да ја истакнат важноста на видливоста, правилното преминување на патот и почитуваното користење на патот за да се заштитат ранливите групи. Со едуцирање и на возачите и на немоторизираниите учесници, градот може да ги намали несреќите, да го подобри меѓусебното разбирање меѓу сите учесници во сообраќајот и да поттикне побезбедна и поинклузивна средина за мобилност.



Слика





Трошок	300.0000 €
Период	Средство
Приоритет	Високо

Одговорна институција

Општина Прилеп
Приватен сектор

Статус на АСИ
Ефикасност

Подобрува

Многу висока

Опис

Спроведувањето кампањи приспособени на специфични ризици — како што се зимските услови за возење, периодите за враќање во училиште и зголемиот сообраќај за време на празниците — ќе помогне да се решат најчестите сезонски безбедносни предизвици. Со доставување навремени пораки и практични совети, овие иницијативи ги одржуваат учесниците во сообраќајот внимателни на променливите услови и однесувања што бараат дополнителна претпазливост. Континуираните, насочени напори за подигање на свеста ќе го намалат сезонскиот пораст на несреќи, ќе поттикнат побезбедни навики за возење и пешачење и ќе изградат култура на целогодишна безбедност во сообраќајот низ градот.

Слика



Top 10 Holiday Safe Driving Tips

- Buckle Up.
- Slow Down.
- Do not drive impaired.
- Be aware of truck blind spots.
- Keep your eyes on the road.
- Do not cut in front of large trucks.
- Prepare your vehicle for travel.
- Leave early and avoid risks.
- Be aware of the vehicle in front of you.
- Understand congestion patterns.

ATA AMERICAN TRUCKING ASSOCIATIONS

SHARE THE ROAD AMERICAN TRUCKING ASSOCIATIONS

The Safe Road to Santa's Workshop

10 Signs to Follow

- DEER XING**: There are 500,000 deer/auto collisions resulting in over 100 deaths every year.
- STOP**: Pedestrian deaths account for 12 percent of all traffic fatalities.
- SHARE THE ROAD**: 51,000 bicyclists are injured in motor vehicle traffic crashes annually.
- STATE LAW STOP FOR PEDESTRIAN WITH CROSSWALK**: Over 4,000 Pedestrians are killed each year.
- BUCKLE UP... AND DRIVE CAREFULLY**: 35,000 people die per year in motor vehicle crashes. 50% of them could have been saved if they wore safety belts.
- NO TEXTING WHILE DRIVING**: Over 5,000 people are killed on U.S. roads each year as a result of distracted driving.
- SPEED LIMIT 55**: Accident fatality rises by 22% when drivers increase their speed from 55 MPH to 65 MPH.
- NO DRINK AND DRIVE**: December's holiday season resulted in over 2,000 fatal car accidents in 2009.
- NO SNOWMOBILE**: Each year snowmobile accidents result in 200 deaths and 14,000 injuries.
- ROAD TRAFFIC SIGNS**: Each year, there are 25,000 chimney fires in the US, which cause over 30 deaths.

ROAD TRAFFIC SIGNS .COM