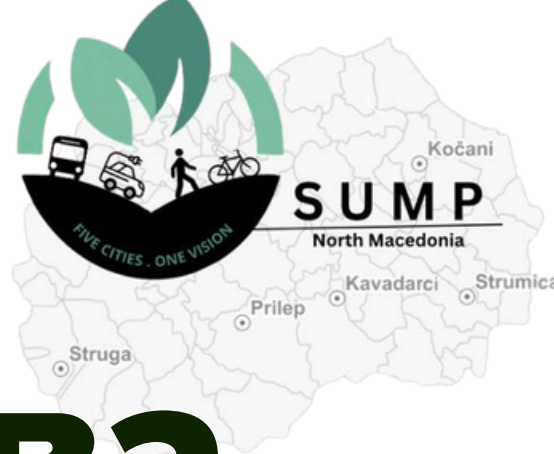
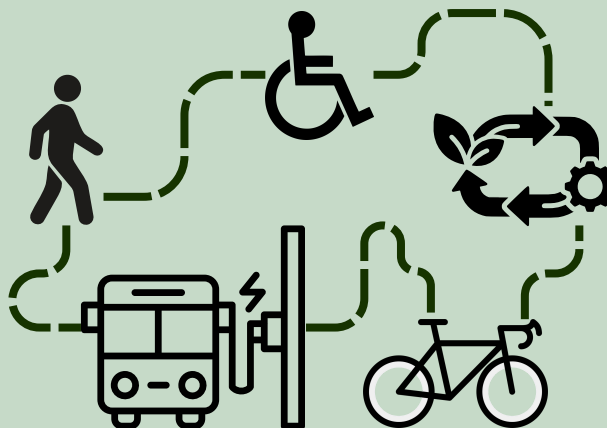


План за одржлива урбана мобиленост 2027/2037



СТРУГА



Планот за одржлива урбана мобилност за Струга е изработен во рамките на Техничката поддршка за изработка 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 обнова 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 Ердеш 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
Оливера Петровска – Локален експерт

Управувачки комитет на проектот (УКП)

Билјана Спироска – Координатор на УКП – Општина Струга
Владислав Жупан - Член на УКП - Општина Струга
Вјолца Елмази Баута - Член на УКП - Општина Струга
Нада Симакоска - член на УКП - Општина Струга
Наташа Калаџиеска - член на УКП - Општина Струга
Маја Голабоска - член на УКП - Општина Струга
Ана Бизимоска - член на УКП - Општина Струга
Шќипе Винца - член на УКП - Општина Струга
Александар Бандоски - член на УКП - Општина Струга
Натмир Неџипи – член на УКП - Општина Струга
Елвир Мусаи - член на УКП - Општина Струга
Драги Бицески - член на УКП - Општина Струга
Шќипе Шаќири - член на УКП - Општина Струга

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

Одредување 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	5
2	ВОВЕД И ПРЕЗЕНТАЦИЈА	7
3	ФАЗА НА ПОДГОТОВКА И АНАЛИЗА	8
3.1	ВОСПОСТАВУВАЊЕ 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 А СТРАТЕГИЈА	18
4.1	ПРАКТИКА НА ЗАЕДНИЧКА ВИЗИЈА	18
4.2	СТРАТЕШКИ ЦЕЛИ	19
5	ПЛАНИРАЊЕ НА МЕРКИ	22
5.1	ПАКЕТ МЕРКИ	22
5.2	ЕВАЛУАЦИЈА НА СЦЕНАРИЈА	24
6	АКЦИОНЕН ПЛАН	29
6.1	ПРООДНОСТ И ПРИСТАПНОСТ	29
6.2	ЈАВЕН ПРЕВОЗ	30
6.3	ГРАДСКИ ВЕЛОСИПЕДИЗАМ	30
6.4	РЕГУЛИРАЊЕ НА ПРИСТАП И СМИРУВАЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ	31
6.5	ПАТНИ МРЕЖИ	32
6.6	СИСТЕМ ЗА ПАРКИРАЊЕ	32
6.7	УПРАВУВАЊЕ СО МОБИЛНОСТ	33
6.8	ЕЛЕКТРИЧНА МОБИЛНОСТ	33
6.9	ГРАДСКИ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	34
6.10	ЈАВНА СВЕСТ И АНГАЖМАН	35
7	ФАЗА НА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА	36
7.1	ПРОГРАМА ЗА КРАТКОРОЧНА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА	37
7.2	ПРОГРАМА ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА НА СРЕДНО И ДОЛГОРОЧЕН РОК	38

7.3	ФИНАНСИСКО ПЛАНИРАЊЕ	39
8	МОНИТОРИНГ И ЕВАЛУАЦИЈА.....	41
8.1	РАМКА ЗА МОНИТОРИНГ И МЕХАНИЗМИ	41
8.1.1	<i>Годишен циклус на мониторинг.....</i>	<i>42</i>
8.2	Клучни индикатори за успешност (КРІ)	44
9	ЗАКЛУЧОК.....	46
10	ПРИЛОГ – АКЦИОНИ КАРТИЧКИ.....	48

СПИСОК НА ТАБЕЛИ

Табела 1. Транспортна инфраструктура по 1000 жители во различни градови	15
Табела 2. Резултати од SWOT анализа од јавна консултативна средба	17
Табела 3. Конечен список на мерки и нивните пондерирани резултати (МСА проценка)	25
Табела 1. Временска рамка за фазна имплементација на активности.....	36
Табела 2. Годишен циклус на мониторинг	42
Табела 3. Област на политика – KPIs (Клучни индикатори за успешност)	44

СПИСОК НА СЛИКИ

Слика 1. ПОУМ Циклус 1 ^{ви} Квартал.....	8
Слика 2. Управување со проектот	9
Слика 3. Процес на ангажирање на засегнатите страни	10
Слика 4. Процес на градење мерки	23
Слика 5. Структура за мониторинг на ПОУМ.....	41

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
ПОУМ (ПОУМ)	План за одржлива урбана мобилност
ToR	Проектна задача

1 Краток преглед

Струга е мал град лоциран во близина на Охридското Езеро. За разлика од другите градови, **стапката на рурално население** е околу **70%**, што покажува дека руралните врски на Струга се важни и треба да се земат предвид. Улогата на градот може да се смета за "град базиран на туризам", бидејќи особено во летната сезона локалното и надворешното население го посетуваат градот, што го зголемува вкупното население и мобилноста паралелно со тоа. Затоа, градот се соочува со неадекватна инфраструктура за да прими нестабилно население.

Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Струга обезбедува кохерентна, на докази заснована патокарта 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 Струга 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. Возилниот парк е во голема мера базиран на фосилни горива, со речиси **17.000 регистрирани приватни автомобили** и висок удел (**70%**) на дизел возила. Во овој поглед, земајќи го предвид бројот на домаќинства и регистрирани приватни автомобили, **вредноста на сопственоста на автомобили** се пресметува на **333 автомобили на 1000 жители**.

Во исто време, инфраструктурата за пешачење и возење велосипед останува ограничена и лошо одржувана, со што се ограничува потенцијалот на начини на превоз кои се добро приспособени на обемот на градот и моделите на патување. Во комбинација со недостатокот на спроведување на прописите, нелегалната паркирања и честото непочитување на правилата, овие динамики придонесуваат за сообраќајни гужви кои исто така ја поткопуваат сигурноста на јавниот превоз и времето на патување.

Врз основа на оваа дијагноза, заедничката долгорочна визија на Струга е да стане безбеден, инклузивен и на луѓето ориентиран град, каде што жителите можат лесно и поевтино да се движат, поддржани од почист воздух, позелени улици и ефикасни, одржливи транспортни опции. Оваа визија се остварува 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.

Акцискиот план ги консолидира интервенциите во десет политички области: пешачење и пристапност, јавен превоз, урбано велосипедство, регулација на пристап и смирување на сообраќајот, патни мрежи, 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 аранжмани за управување, финансиско планирање и рамка за следење.

Севкупно, ПОУМ-от за Струга 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 поодржлива, инклузивна и економски жива Струга.

2 Вовед и презентација

Овој Конечен извештај дава концизен, на одлуки насочен резиме на Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Струга. 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 Струга, 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 Струга. Анализата и мапирањето на засегнатите страни го информираа изборот на алатки за ангажман, како што се состаноци, работилници и консултации, надолнети 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.

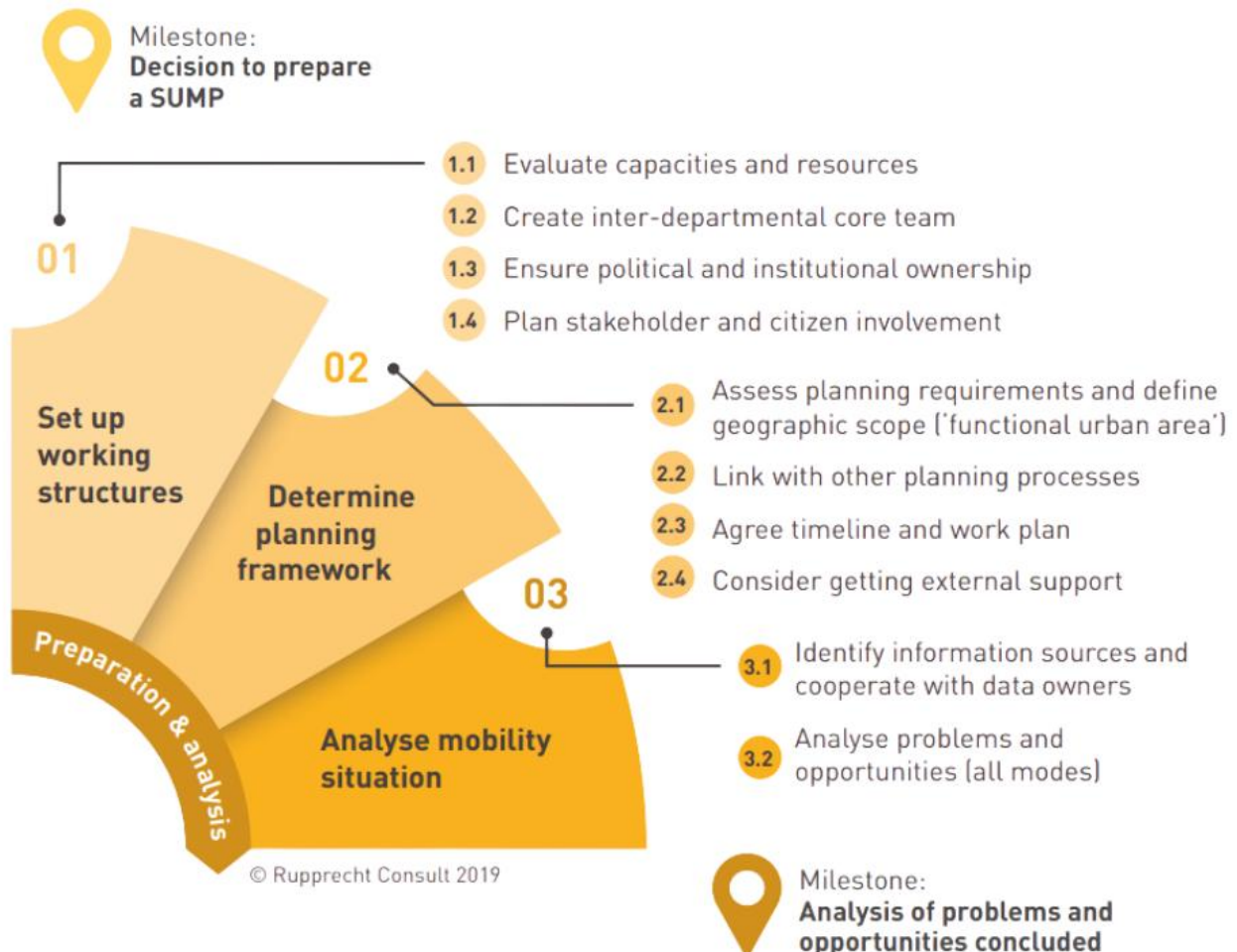
Овој документ е структуриран да го отсликува циклусот на ПОУМ и да овозможи брза ориентација за носителите на одлуки. Поглавје 3 ги сумира подготвителната работа и анализата, како и клучните наоди од почетната состојба. Поглавје 4 ја опишува фазата на развој на стратегија, вклучувајќи ја визијата, целите, индикаторите и таргетите. Поглавје 5 ги објаснува пакувањето на мерките и евалуацијата на сценаријата што доведува до преферираното сценарио. Поглавје 6 го претставува Планот за акција организиран по области на политики. Поглавја 7 и 8 го опишуваат планирањето на имплементацијата, финансиските аспекти и пристапот за следење и евалуација. Поглавја 9–11 ги содржат заклучокот, литературата и анексите.

3 Фаза на подготовка и анализа

Подготовката и анализата ја формираат основата на докази на ПОУМ Струга. Во текот на оваа фаза, проектот ја воспостави работната структура и механизмите 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 движи од анализа до одлуки. Второ, создаде заедничко сопствеништво преку структуриран ангажман 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.

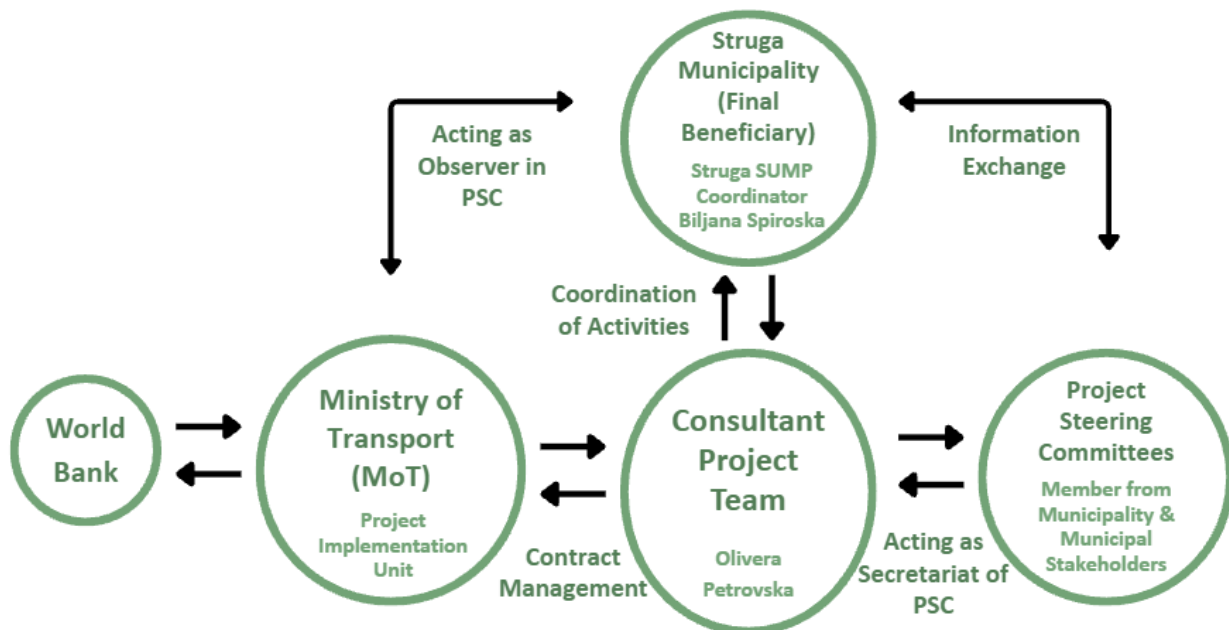


Слика 1. ПОУМ Циклус 1^м Квартал

3.1 Воспоставување 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 Струга.

УКП работи според договорен Деловник за работа, вклучувајќи ги и правилата за свикување состаноци, кворум, документација и донесување одлуки. Именуван координатор за ПОУМ претседава со УКП, ги организира состаноците и дневните 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, работа на јавниот превоз, квалитет на воздухот, урбан дизајн).



Слика 2. 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 на 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

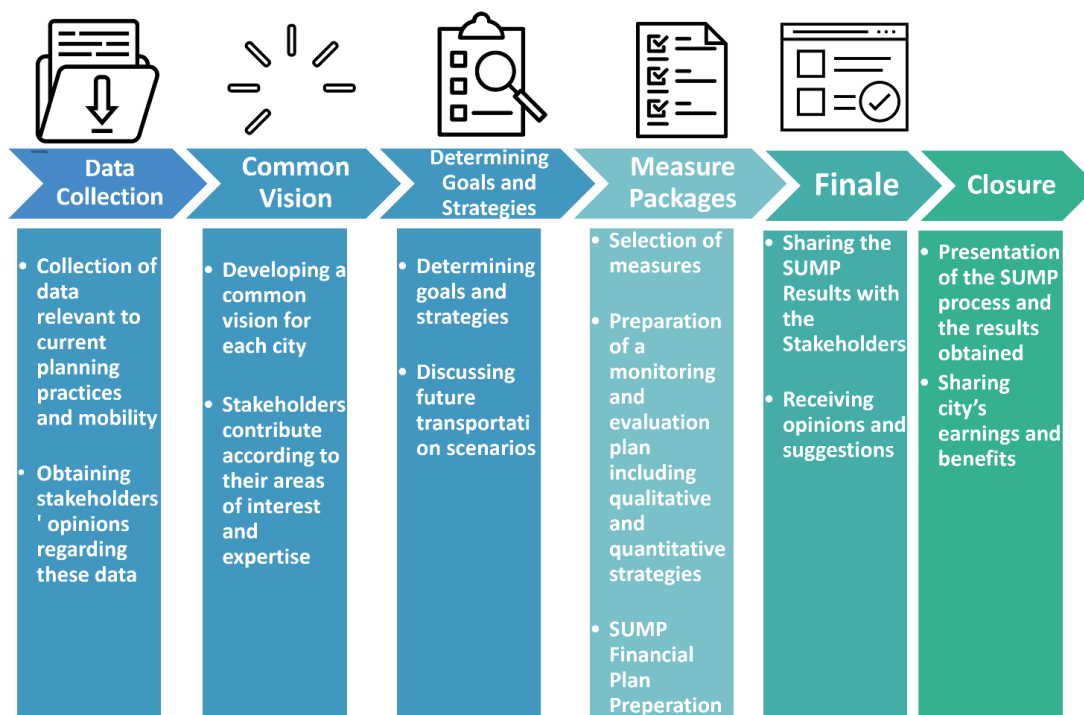
Беше спроведено планирање за појаснување и учество на засегнатите страни за да се обезбеди ПОУМ да ги одразува локалните потреби и да се создаде широко сопствеништво. Преку мапирање на засегнатите страни беа идентификувани клучните јавни институции, давателите на услуги, бизнисите, граѓанското општество 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:

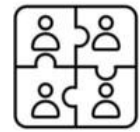
- Информации и дијагноза: претставување на почетните наоди и собирање локални сознанија за проблемите и приоритетите;
- Формирање стратегија: заедничко создавање на долгорочна визија, договарање стратешки цели и дискутирање за индикатори и целни насоки;
- Развивање и приоритизирање на мерки: усовршување 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 3. Процес на ангажирање на засегнатите страни

3.3 Анализа на статусот на мобилноста



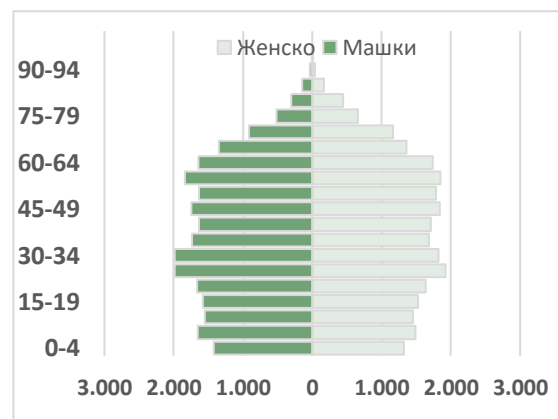
3.3.1 Социодемографска структура

Проценката на статусот на мобилноста обезбеди доказно-базирана основа за донесување одлуки. Таа ги документираше тековните состојби на транспортниот систем на Струга, вклучувајќи го функционирањето на патниот систем, услугите на јавниот превоз, условите за пешачење и возење велосипед, системите за паркирање, безбедносните перформанси и уредувањето на управувањето. Исто така, ги испита и контекстуалните двигатели како што се демографските трендови, економската активност, притисоците од туризмот и еколошките аспекти.

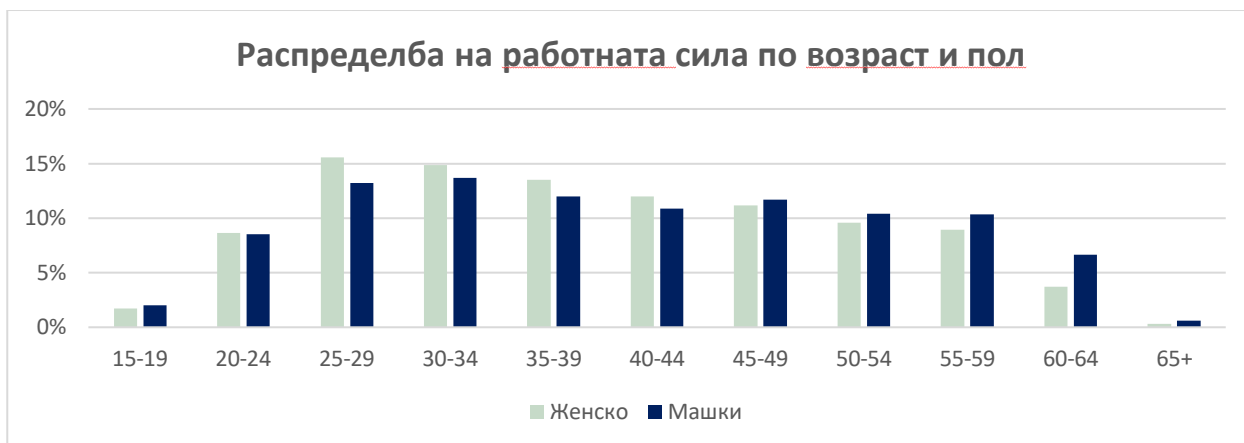
Анализата истакна неколку приоритетни предизвици. Прво, Струга покажува високо ниво на зависност од приватни автомобили, што влијае на сообраќајниот метеж, квалитетот на јавниот простор, емисиите и ризиците по безбедноста во сообраќајот. Второ, средината за пешачење — и покрај компактната форма на градот и големиот потенцијал за кратки патувања — бара подобрување на континуитетот, безбедноста и универзалната достапност. Пречките за инклузивна мобилност се особено релевантни за загрозените и ранливите групи, за кои празнините во инфраструктурата се претвораат во намалено учество во секојдневниот урбан живот. Трето, за велосипедската средина недостасува доволно безбедна и непрекината инфраструктура за да се поддржи значителна промена на начинот на патување, иако велосипедизмот може да биде многу ефикасно решение за патувања на кратки релации и мобилност поврзана со туризмот. Четврто, јавниот превоз сè уште не функционира на ниво што го прави силна алтернатива на користењето приватен автомобил. Фреквенцијата на услуги, сигурноста, привлечноста на рутите и квалитетот на информациите за корисниците бараат насочени подобрувања за да се подобри конкурентноста и довербата на корисниците.

Конечно, притисокот за паркирање и неконтролираното однесување при паркирање создаваат директен конфликт со безбедноста и пристапноста на пешаците, особено во централните области каде што побарувачката е најголема, а просторот на улиците е ограничен. Овие проблеми ја намалуваат функционалноста на тротоарите и пешачките премини и го поткопуваат искуството со јавниот простор. Затоа, основната проценка ја зајакна потребата од избалансирана стратегија која истовремено ги подобрува одржливите алтернативи и ги зајакнува инструментите за регулација и управување (паркирање, контрола на пристап, смирување на сообраќајот).

Население	Население	35.733
Семејство	Број на домаќинства	14,606
	Големина на домаќинство	3.49
Статус по преченост	на Лица со преченост (%)	4.20
Работен статус	Вработени (%)	%38.7
	Невработени (%)	%1
Статус на образование	Писмени (%)	%96.1
	Неписмен (%)	0,6%
	Непознато (%)	%3.2



Распределба на работната сила по возраст и пол



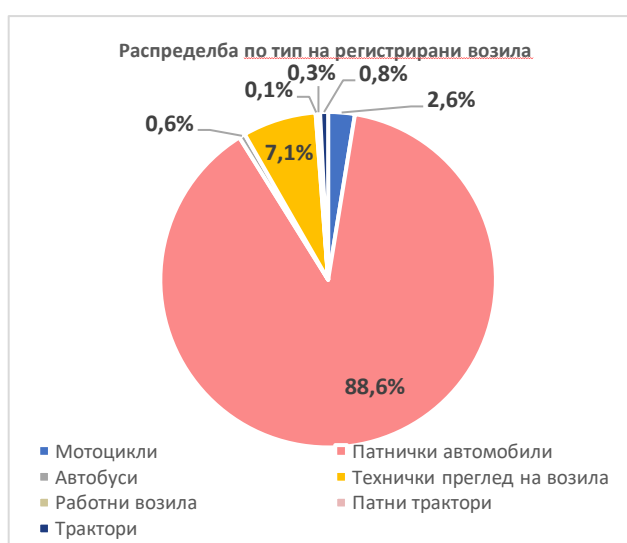
3.3.2 Статус на мобилност

При проценката на вкупната транспортна структура на Струга се земаат предвид неколку важни променливи. Овие променливи вклучуваат:

- Уделот на активните начини на транспорт (велосипед, пешачење, скутер итн.) во сите патувања,
- Нивото на услуга на системот за јавен превоз,
- Распоредот на сите патувања според видот на превоз,
- Инфраструктурата создадена за активните начини на транспорт,
- Хијерархиската класификација на транспортната мрежа и нејзината евалуација во рамките на транспортната хијерархија.



Моделите на мобилност укажуваат на силна зависност од приватни возила и пешачење за клучни цели на патувањата. Патувањата до работа и до училиште ја покажуваат следнава распределба: **46% патнички автомобил, 34% пешачење, 6% организиран превоз, 5% автобус.** Ова укажува дека пешачењето останува суштинско, но градот мора да ја подобри **континуитетот, безбедноста и универзалната пристапност** на пешачката инфраструктура за да ја поддржи секојдневната мобилност на сите корисници. Со оглед на распределбата на изборот на начин на превоз за редовните патувања до работа и до училиште, автомобилот е водечки со **46%**, што треба да се регулира и пренасочи кон активните начини на превоз.



Намалувањето на населението и значителното зголемување на бројот на автомобили се дадени подолу.

Година	Население	% (Зголемување/Намалување)
2002	63.376	
2021	50.980	-19,6%



Имајќи го предвид возниот парк **на системот за јавен превоз**, во градот Струга има **60 возила**. Од овие возила, 45 се автобуси, а 15 се минибуси. Постојат **20 урбани и рурални линии**, вкупно со **должина од 342 км**. Фреквенцијата на автобуските линии се разликува меѓусебно во зависност од побарувачката. Ова е добар пристап во програмирањето, бидејќи другите градови имаат воспоставено фиксна фреквенција за автобуските услуги.



Пешачки превоз: Пешачката зона на градот Струга се наоѓа во крајбрежниот дел на реката Црн Дрим, помеѓу автопатот Р1208 и патот Боро Хаџиевски. Дел од улицата "Маршал Тито" е исто така уреден како пешачка патека. Што се однесува до пешачкиот превоз, во текот на летната сезона, пешачкиот сообраќај го нарушува комфорот во пешачката зона. Затоа, треба да се воведат сезонски ограничувања за да се контролира ситуацијата.

STRUGA - CURRENT PEDESTRIAN AREAS

0 0,0450,09 0,18 0,27 0,36 Kilometers N



Препорачаните мерки вклучуваат:

- ✓ Физички интервенции: реконструкција на тротоарите, заштитни појаси (појаси за садење, столпчиња), подобро осветлување и унапредени пешачки премини.
- ✓ Мерки за управување со сообраќајот: преуредување на раскрсници, намалување на ограничувањата на брзината и смирување на сообраќајот во зоните со приоритет за пешаци.
- ✓ Регулаторни и спроведувачки мерки: построги казни и активна примена на законите против нелегално паркирање и зафаќање на тротоарите.



Се очекува со 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 удобност за живеење.
- ✓ Обезбедување усогласеност со стандардите на ЕУ за пристапност, безбедност и одржливост.



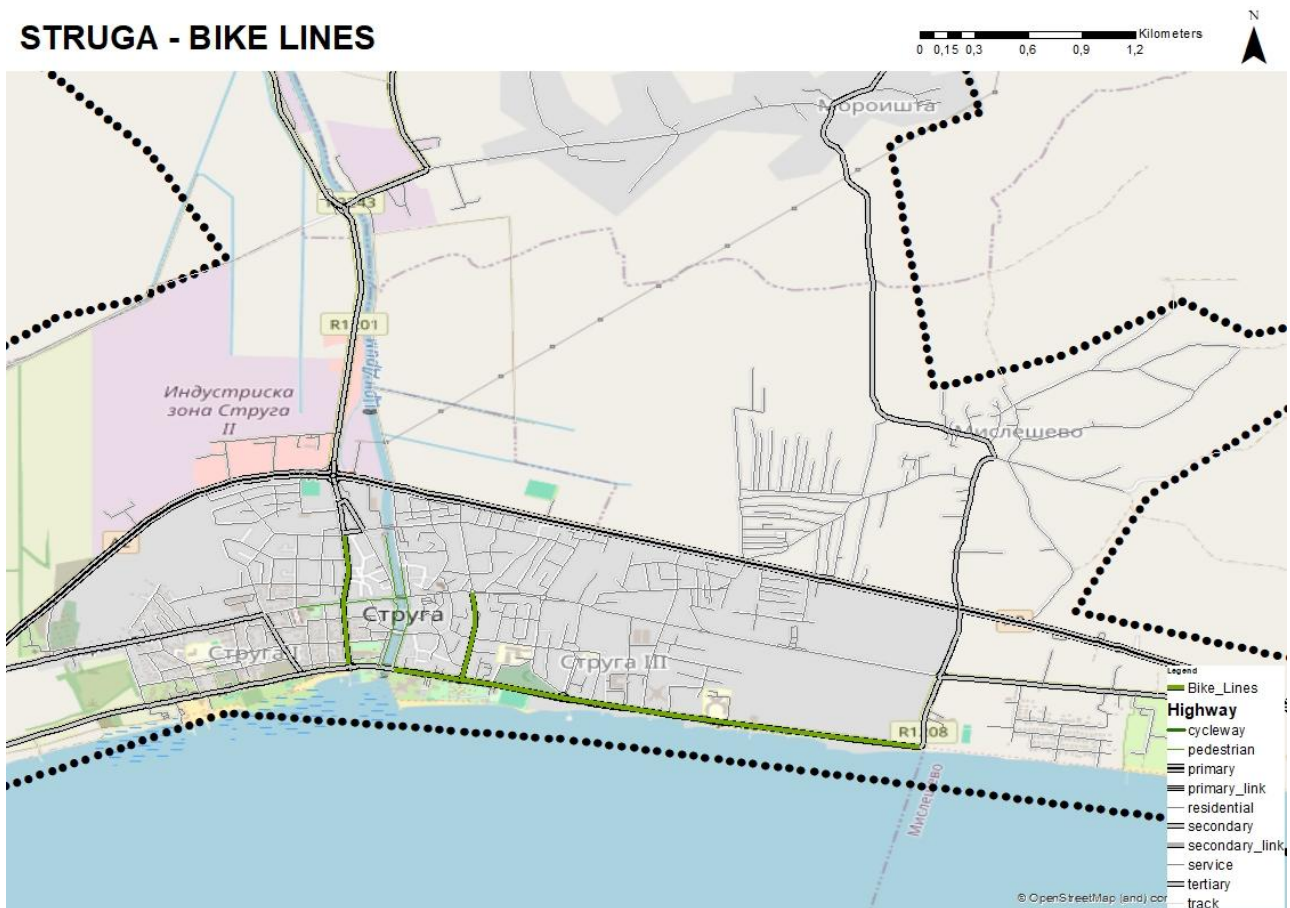


Воzeње велосипед: Во Струга има 3 велосипедски патеки. Вкупната должина на овие патеки е **3,4 км**. Најдолгата велосипедска патека е долга 2,26 км од ул. "Партизанска" до "Еуротел". Најкратката велосипедска патека е долга 470 м од ул. "Маркс Енгелс". Другата велосипедска патека е долга 711 м од 15-ти корпус до ул. "Пролетерски бригади".

Табела 1. Транспортна инфраструктура по 1000 жители во различни градови

Град	Должина на велосипедска патека (км)	Должина на велосипедска линија по 1000 жители (км)	Процент на користење на велосипеди %
Струга	3,4	0,07	3
Бремен	390	0,69	20
Копенхаген	469	0,76	36

STRUGA - BIKE LINES



Систем за паркирање: вкупниот капацитет за паркирање во центарот на Струга е речиси 600 возила, поделен во 9 различни зони со различни капацитети. Цената за паркирање на час изнесува 50 денари, а месечната цена е околу 590 денари. Според анкетите спроведени во периодот на собирање податоци, општите проблеми идентификувани од корисниците се дадени подолу.

PARKING ZONE



- ✓ Недоволен капацитет за паркирање,
- ✓ Многу преполни паркинзи,
- ✓ Неможноста да се најдат паркинг места таму каде што сакаат,
- ✓ Неадекватноста на информацискиот систем за паркирање,

- ✓ Забраната за паркирање на улица
- ✓ Високата цена на паркинг местата.

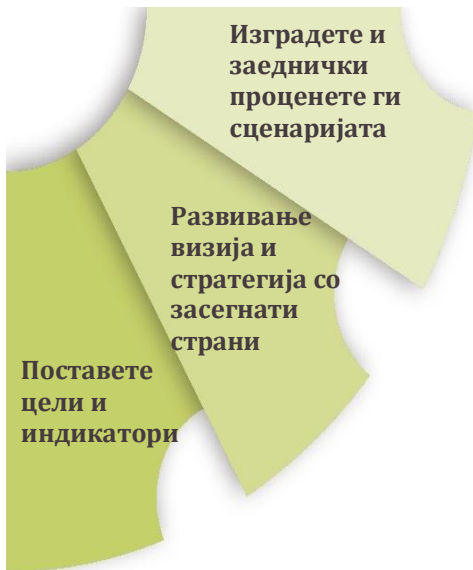
STRUGA - PARKING AREA ZONES



Табела 2. Резултати од SWOT анализа од јавна консултативна средба

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБОСТИ
<p>Стратешка географска положба:</p> <ul style="list-style-type: none"> Струга се наоѓа на бреговите на Охридското Езеро и во близина на албанската граница, со национални патни коридори и туристички рути кои ја пресекуваат општината. <p>Пешачко урбано јадро:</p> <ul style="list-style-type: none"> Со компактна структура и релативно кратки растојанија, центарот на градот е погоден за пешачење, особено по пешачката прошетка покрај реката и езерото. <p>Постоечка пешачка инфраструктура:</p> <ul style="list-style-type: none"> Повеќе од 20.000 м² пешачки површини, особено во зоната покрај езерото и во централните туристички зони, го поддржуваат активното патување и рекреативното пешачење. <p>Потреба за транспорт поттикната од туризмот:</p> <ul style="list-style-type: none"> Сезонскиот туризам создава економски стимулации и јавен интерес за подобрени транспортни услуги и инфраструктура. 	<p>Сезонска гужва:</p> <ul style="list-style-type: none"> Наглиот пораст на населението во текот на летните месеци ја преоптоварува локалната инфраструктура, што доведува до сообраќајни гужви и недостаток на паркинг-места. <p>Недостаток на поврзана велосипедска инфраструктура:</p> <ul style="list-style-type: none"> Во градот има означени велосипедски патеки, што ја ограничува безбедната и ефикасна употреба на велосипеди и покрај погодниот терен. <p>Застарен возен парк на јавен превоз:</p> <ul style="list-style-type: none"> Повеќето автобуси во градската мрежа се постари од 15 години, користат дизел и немаат современи стандарди за удобност и емисии. <p>Недоволно покривање на јавниот превоз:</p> <ul style="list-style-type: none"> Градскиот јавен превоз е ограничен во фреквенцијата и географското покривање, особено за периферните населби. <p>Нема системи за споделена мобилност:</p> <ul style="list-style-type: none"> Градот во моментот нема услуги за споделување велосипеди, електрични тротинети или автомобили за поддршка на флексибилни, одржливи транспортни опции.
МОЖНОСТИ	ЗАКАНИ
<p>Планирање на мобилност насочено кон туризмот:</p> <ul style="list-style-type: none"> Градот може да интегрира системи за мобилност со ниски емисии (на пр., електрични шатл-автобуси, изнајмување велосипеди) насочени кон туристи и сезонски посетители. <p>Финансирање на зелена инфраструктура:</p> <ul style="list-style-type: none"> Постојат можности за пристап до национални и ЕУ фондови за надградба на јавниот превоз и проширување на мрежите за активна мобилност. <p>Развој на велосипедски и Е-мобилност мрежи:</p> <ul style="list-style-type: none"> Равната територија на градот, туристичката густина и постоечката рекреативна култура обезбедуваат цврста основа за воведување поповрзана велосипедска мрежа и решенија за микромобилност. <p>Дигитални транспортни услуги:</p> <ul style="list-style-type: none"> Системи за информации во реално време, мобилно билетирање и апликации за навигација можат значително да ја подобрат привлечноста на јавниот превоз. <p>Прекугранична соработка:</p> <ul style="list-style-type: none"> Близоста на Струга до Албанија ја отвора вратата за регионална транспортна интеграција и иницијативи за прекугранична мобилност. 	<p>Еколошка деградација од сообраќајот:</p> <ul style="list-style-type: none"> Неконтролираниот сезонски раст на сообраќајот придонесува за загадување на воздухот и бучавата, особено во близина на Охридското Езеро, локалитет заштитен од УНЕСКО. <p>Демографски предизвици:</p> <ul style="list-style-type: none"> Стагнацијата или опаѓањето на населението вон сезоната ја намалува долгорочната побарувачка и може да ја загрози одржливоста на инвестициите. <p>Зависност од дизел возила:</p> <ul style="list-style-type: none"> Поголемиот дел од приватниот и јавниот превоз сè уште се движи на дизел, што ги поткопува климатските и здравствените цели. <p>Притисок врз инфраструктурата за време на туристичките шпицови:</p> <ul style="list-style-type: none"> Недоволната инфраструктура за паркирање и патишта ги оптоварува општинските услуги и го намалува туристичкото искуство.

4 Фаза на развој а стратегија



Фазата на развој на стратегија ги преточи резултатите од доказите и ангажманот во заедничка насока за иднината на мобилноста на Струга. Таа воспостави Заедничка визија и сет на стратешки цели кои го водат изборот на мерки и дизајнот на сценарија. Оваа фаза обезбеди предложените активности да не бидат само реактивни одговори на тековните проблеми, туку компоненти на кохерентна долгорочна трансформација која е усогласена со одржливоста, безбедноста и инклузијата.

Клучен принцип на фазата на стратегија беше усогласување на приоритетите на заедницата со мерливи резултати. Затоа, процесот ги интегрираше партиципативните наоди (сакано искуство со мобилноста, приоритети и грижи) со моделирање и рамки на индикатори, создавајќи мост помеѓу аспирациите и одговорноста. Овој пристап ја зајакнува легитимноста и одржливоста на ПОУМ, бидејќи избраната насока може да се

објасни и во однос на јавните преференции и техничките перформанси.

4.1 Практика на заедничка визија

Практиката "Заедничка визија" во Струга беше изградена преку структуриран ангажман со граѓаните, советниците, членовите на УКП и други засегнати страни. Во процесот од учесниците беше побарано како сакаат да се чувствуваат кога се движат низ градот, што треба да се приоритетизира и што треба да се намали или зголеми во текот на следната деценија. Одговорите постојано ја истакнуваа безбедноста, удобноста, здравјето и инклузивноста како најважни карактеристики на идната мобилност во Струга. Пешачењето, велосипедизмот и јавниот превоз се издвоија како главни приоритети за инвестирање и подобрување, додека доминацијата на приватните автомобили, небезбедната инфраструктура и сообраќајниот метеж често се идентификуваа како состојби што треба да се намалат.

"Струга има за цел да стане безбеден, здрав и инклузивен град каде што пешачењето, велосипедизмот и јавниот превоз ја формираат основата на секојдневната мобилност. Визијата, исто така, ја нагласува важноста на враќањето на јавниот простор, обезбедувањето еднаков пристап за сите групи корисници, поддршката на туризмот, зајакнувањето на климатската отпорност и подобрувањето на целокупниот квалитет на животот."

Со позиционирање на мобилноста не само како транспортна функција, туку и како прашање на јавен простор и благосостојба, визијата ја воспоставува нормативната основа за подоцнежни политички избори како што се пешачење, смирување на сообраќајот, реформа на паркирањето и подобрување на квалитетот на јавниот превоз.

4.2 Стратешки цели

Стратешките цели ја оперираат Заедничката визија и обезбедуваат структурирана основа за избор, приоритизација и евалуација на мерки. Во Струга, целите беа формулирани за да се решат најгорливите предизвици за мобилноста во градот, притоа останувајќи изводливи во рамките на локалниот институционален капацитет и финансиските реалности.



Целите може да се групираат во следниве стратешки теми:

1. **Умерено намалување на зависноста од автомобили и ребалансирање на просторот на улиците.**

Оваа цел има за цел да ја намали доминацијата на приватните моторизирани патувања преку зајакнување на одржливите алтернативи и воведување поддржувачки регулаторни и управувачки мерки. Се признава дека промената на режимот на превоз не се постигнува само со инфраструктура: потребно е подобрување на квалитетот на услугите, безбедни мрежи и алатки за управување, како што се управување со паркингот и контрола на пристапот.

2. **Подобрување на сигурноста, привлечноста и покриеноста на јавниот превоз.**

Јавниот превоз е позициониран како клучен лост за системски промени, особено кога мерките за квалитет на услугата (фреквенција, намалување на времето на чекање, информации во реално време, сигурност) можат да обезбедат големо влијание врз однесувањето без големи трошоци за инфраструктура. Оваа цел исто така ја поддржува еднаквоста преку подобрување на пристапот за корисниците кои не можат да се потпрат на приватни автомобили.

3. **Зајакнување на безбедноста на пешаците, погодноста за пешачење и универзалната достапност.**

Оваа тема има за цел да создаде непрекинати, безбедни и инклузивни средини за пешачење преку надградба на тротоарите, побезбедни премини, преуредување на раскрсниците и заштита на просторот за пешаци од навлегување на возила — особено неконтролирано паркирање. Таа ги поддржува и жителите и посетителите и го зајакнува искуството и економијата на центарот на градот.

4. **Развивање безбеден и поврзан велосипедски систем.**

Возењето велосипед и микромобилноста се таргетираат како практични начини на патување за кратки патувања и туристичка мобилност. Целите се фокусираат на континуитет на мрежата, безбедност и интеграција со другите начини на патување, поддржани со комплементарни интервенции како што се паркинзи за велосипеди и системи за споделување велосипеди каде што е можно.

5. **Подобрување на безбедноста во сообраќајот преку превентивен дизајн и смирување на сообраќајот.**

Безбедносните цели промовираат управување со брзината, училишни улици и безбедни зони, побезбедни решенија за раскрсници и подобрени практики за управување со патниот систем. Целта е да се намалат конфликтните точки, сериозноста на судирите и перципираниот ризик за ранливите учесници во сообраќајот.

6. **Поддршка на мобилност со ниски емисии и климатска отпорност.**

Целите вклучуваат мерки за електрификација, развој на инфраструктура за полнење и подобрени еколошки перформанси преку намалување на километражата на возилата и почисти флоти, усогласени со пошироките климатски и одржливи обврски.

7. **Зајакнување на управувањето, мониторингот и јавната вклученост.**

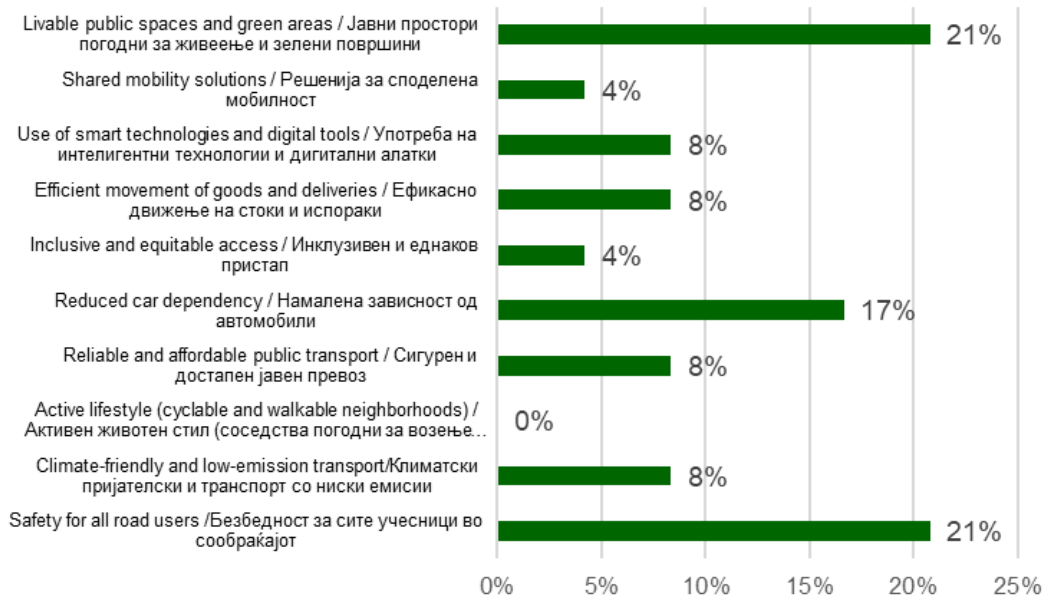
Капацитетот за имплементација бара институционална јасност, прифаќање од засегнатите страни, поддршка за промена на однесувањето и рамка за следење водена од индикатори, способна да ги следи резултатите и да ја приспособува програмата со текот на времето.

Стратешките цели и прашањата за заедничка визија се пренесени преку анкетите. Резултатите се дадени на сликите подолу.

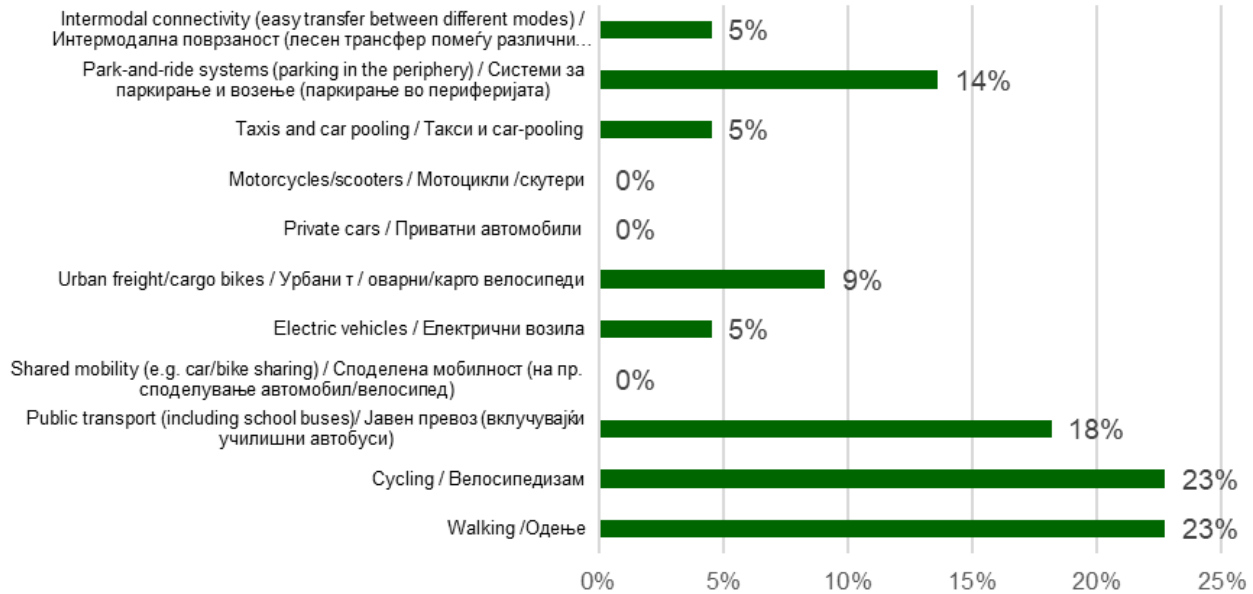
What should urban mobility in your city look like in 10 years?



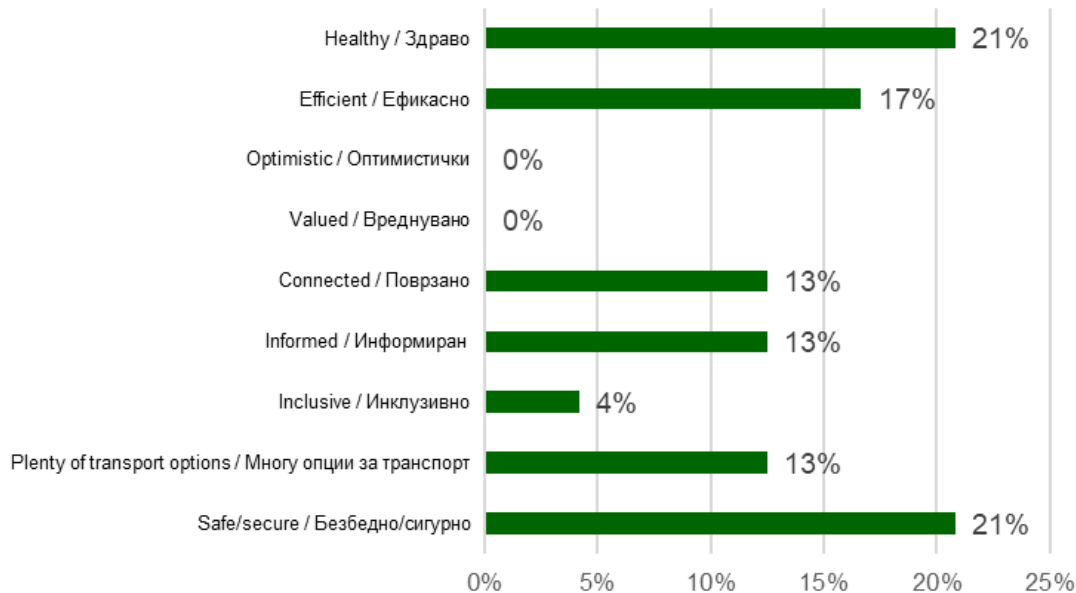
Which of these principles should shape the future mobility vision of your city?



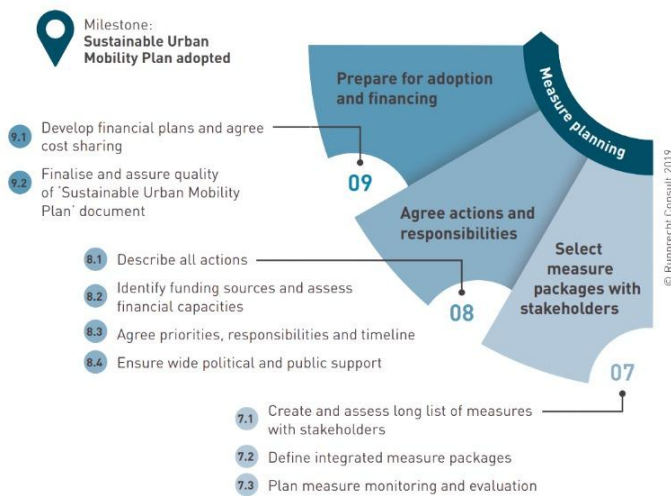
What mobility modes should your city prioritize in the long term?



What one word best describes how you want people to feel when moving around your city?



5 Планирање на мерки



Планирањето на мерките дефинираше како Стратегиските цели ќе се преточат во практични интервенции. Тоа вклучуваше составување на долг список на потенцијални мерки, структурирана категоризација во политички области, примена на логиката "Избегни–Промени–Подобри" (ASI) и избор на кохерентни пакети мерки кои формираат алтернативни сценарија. Оваа фаза обезбеди планот на Струга да биде сеопфатен (опфаќајќи ги сите релевантни политички области), кохерентен (меѓусебно засилувачки мерки) и изводлив (усогласен со

институционалниот капацитет и реалноста на финансирањето).

Се примени структуриран процес на избор. Мерките беа евалуирани преку соработка со УКП и засегнатите страни, користејќи критериуми како што се изводливост, исплатливост, очекувано влијание врз одржливоста и безбедноста, прифаќање од страна на корисниците, еколошки придобивки и подготвеност за имплементација. Овој пристап помогна да се намали ризикот од избор на мерки кои се технички привлечни, но институционално нереални, или мерки на кои им недостасува јавна прифатливост.

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

- Пешачење и пристапност
- Регулација на пристап и смирување на сообраќајот
- Патна мрежа
- Систем за паркирање
- Градски велосипедизам
- Јавен превоз
- Управување со мобилност
- 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. AS1 се состои од 20 интегрирани, исплатливи мерки; AS2 опфаќа 30 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 4. Процес на градење мерки

Применета е мултикритериумска анализа (МКА) за да се даде приоритет на мерките на транспарентен и повторлив начин. Критериумите и тежините беа договорени преку техничкиот процес и придонесите од засегнатите страни: Трошок (16 %), Време на имплементација (14 %), Финансиска изводливост (27 %), Ефикасност/влијание (24 %), и Јавна прифатливост (19 %). Резултатите од 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 – избалансирано):** умерен, но интегриран пакет (20 мерки) што комбинира високо ефикасни и изводливи активности во сите области на политиката.
- **AS2 (Амбициозно сценарио):** потрансформативен пакет (30 мерки) кој ја забрзува трансформацијата на мрежата и декарбонизацијата, барајќи поголеми инвестиции и посилно 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. Резултирачките пакети директно се вградуваат во структурата на Планот за акција во Поглавје 6.

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

- **Тежинско вреднување според МКА:** Трошок (16 %), Време на имплементација (14 %), Финансиска изводливост (27 %), Ефикасност/влијание (24 %), Јавна прифатливост (19 %).
- **Подготвени беа пакети со сценарија за евалуација:** Бизнес-како-обично (BAU), Алтернативно сценарио 1 (AS1, 20 мерки) и Алтернативно сценарио 2 (AS2, 30 мерки).

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

5.2 Евалуација на сценарија

За евалуација на сценаријата беше користен стратешкиот модел MOMOS за да се квантифицира 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 на изборот на претпочитаното сценарио.

Реализацијата на мерките суштински зависи од обезбедувањето на потребното финансирање од различни извори или од користењето на стимулации како грантови. Во овој контекст, проценката на опциите за финансирање игра клучна улога, при што достапноста на ресурси добива висока оценка. Препознавајќи ја критичната меѓусебна поврзаност помеѓу финансиската одржливост и спроведувањето на проектот, проценката ги приоритизира ситуациите во кои постојат цврсти механизми за финансирање или поддржана поддршка со стимулации.



Трошок:

Финансиската димензија игра важна улога во вкупните критериуми за бодување во текот на животниот циклус на проектот. Како резултат на тоа, се очекува да се евалуира меѓу 20%-30% од трошоците на проектот.



Време:

Бидејќи периодот на спроведување 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 приоритизација во вкупниот резултат се очекува да биде во опсег од 5%-15%.

Методологијата МСА следеше структуриран процес во три фази:

- ✓ Дефинирање на критериуми за евалуација и тежински фактори: Критериумите беа договорени со PSC за да ги одразат локалните приоритети и стратешките цели утврдени во Задача 1.3. Беа

обезбедени опсежи дефинирани од експерти за да ги водат дискусиите и да обезбедат доследност во бодувањето.

- ✓ Бодување на мерките: Секоја мерка од долгата листа беше бодувана преку заедничка работилница за проценка, каде што членовите на PSC ги применија договорените критериуми за да доделат релативни вредности на перформансите.
- ✓ Повеќекратно агрегирање и рангирање: Бодовите беа повеќекратно агрегирани според усвоените фактори за да се добие конечен индекс за приоритизација. Ова овозможи идентификација на мерки со висок приоритет погодни за интеграција во сценарија и симулации преку моделот MOMOS.

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

Иако AS2 постигнува најдобри резултати кај емисиите, AS1 покажува значително подобрување во споредба со BAU, а истовремено е производливо во рамките на капацитетот за реализација на Струга и веројатниот пат на финансирање. Врз основа на ова, AS1 беше избран како претпочитано сценарио, при што елементите од AS2 се задржуваат како збир на долгорочни амбиции што може да се активира доколку станат достапни дополнителни средства, институционален капацитет или политичка поддршка.

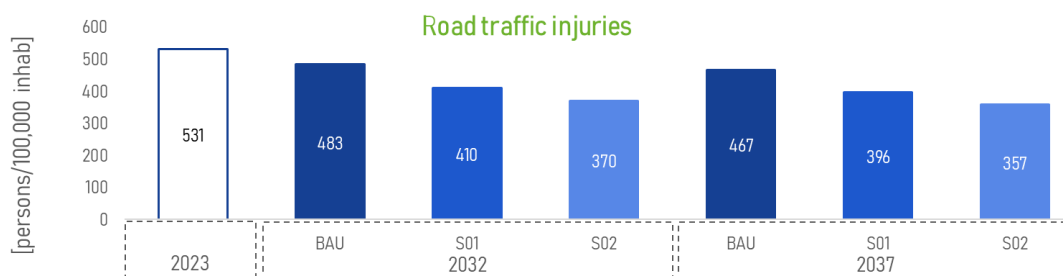
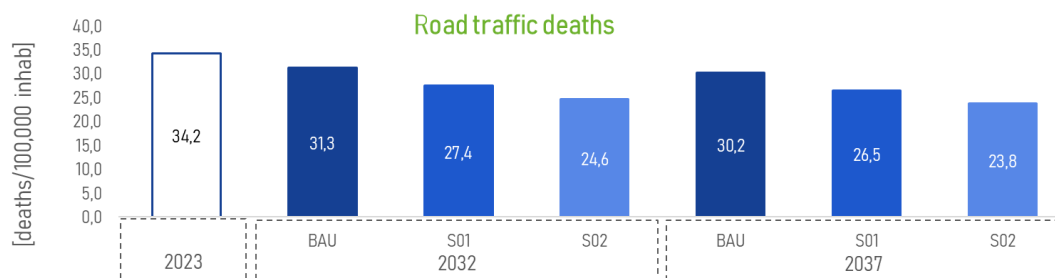
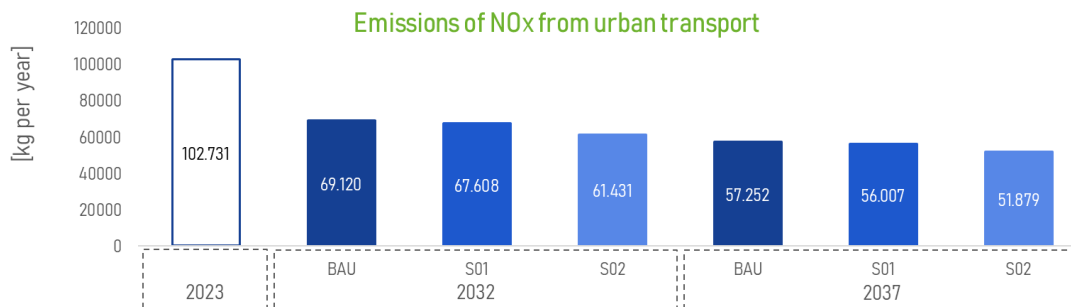
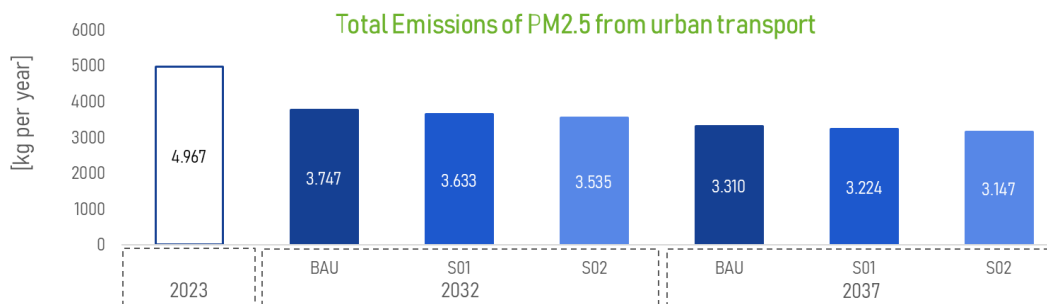
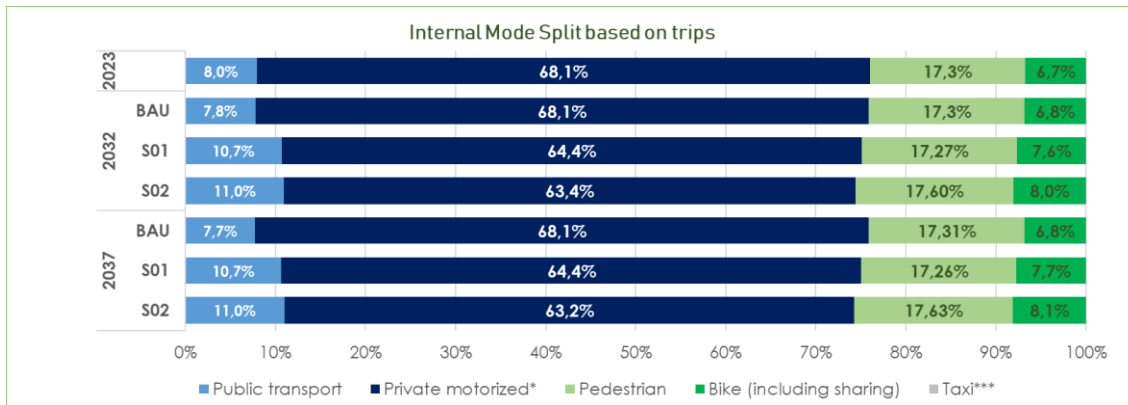
Табела 3. Конечен список на мерки и нивните пондерирани резултати (оценка на MCA)

Код на мерка	Список на мерки	ASI	Политичка област / Пакување мерки	AS1	AS2	Прифаќање од јавноста Резултати од анкетата	Техничка евалуација	Пондериран просек
M1.1	Развивање и одржување безбедна инфраструктура за пешаци и тротоари	S	Проодност и пристапност	+	+	5,00	3,75	4,00
M1.2	Подобрување на пешачките премини и обезбедување пристап до нив без возила	S	Проодност и пристапност	+	+	3,00	4,50	4,20
M1.4	Надградба на пешачките патеки во близина на училишта и клучни јавни објекти	S	Проодност и пристапност	+	+	5,00	4,69	4,75
M1.5	Создавање зони само за пешаци во централните и рекреативните области	A	Проодност и пристапност	+	+	5,00	4,38	4,50
M2.1	Воведете зони без автомобили или со ниски емисии во стратешки урбани области	A	Регулирање на пристап и смирување на сообраќајот		+	4,00	3,13	3,30
M2.2	Воведете ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот во зони со многу пешаци	I	Регулирање на пристап и смирување на сообраќајот		+	5,00	4,44	4,55
M2.3	Дефинирајте регулирани рути за транзитен сообраќај за да се ограничи гужвата во централното подрачје	A	Регулирање на пристап и смирување на сообраќајот	+	+	3,00	1,94	2,15
M2.4	Воведување училишни улици	A	Регулирање на пристап и	+	+	5,00	3,69	3,95

Код на мерка	Список на мерки	ASI	Политичка област / Пакување мерки	AS1	AS2	Прифаќање од јавноста Резултати од анкетата	Техничка евалуација	Пондериран просек
			смирување на сообраќајот					
M3.2	Редизајнирајте ги раскрсниците за побезбедно преминување и погладок проток на сообраќајот	I	Патна мрежа	+	+	3,00	3,00	3,00
M4.2	Прилагодете ги паркинготаксите за да се намали долгорочното користење на автомобилите во централните области	A	Системи за паркирање	+	+	4,00	4,25	4,20
M4.3	Проведувајте регулативи против нелегално паркирање, особено во пешачките и велосипедските зони	A	Системи за паркирање	+	+	5,00	5,00	5,00
M4.4	Развијте парк-енд-рајд капацитети во близина на клучни јавни превозни чворишта	S	Системи за паркирање		+	4,00	3,25	3,40
M4.5	Развијте паркинг капацитети на периферијата на градските центри за да го поттикнете пешачењето	S	Системи за паркирање	+	+	4,00	2,75	3,00
M5.1	Развијте поврзана и безбедна велосипедска мрежа	S	Градски велосипедизам	+	+	5,00	3,63	3,90
M5.2	Лансирање на јавни системи за поделување велосипеди	S	Градски велосипедизам		+	5,00	3,13	3,50
M5.3	Инсталирајте безбедни јавни решенија за паркирање велосипеди	I	Градски велосипедизам	+	+	4,00	3,25	3,40
M6.1	Зголемување на фреквенцијата на услугите на јавниот превоз	S	Јавен превоз	+	+	5,00	2,88	3,30
M6.2	Проширете го опфатот на рутата до недоволно опслужени населби	S	Јавен превоз		+	5,00	2,88	3,30
M6.3	Обезбедете информации во реално време за времето на пристигнување и доцнењата	I	Јавен превоз	+	+	5,00	3,00	3,40
M6.4	Одвојте посебни ленти за ПТ и подобрете ги условите на постојките и станиците	S	Јавен превоз	+	+	3,00	2,75	2,80
M6.5	Инвестирајте во возила за јавен превоз со ниски емисии или електрични возила	I	Јавен превоз		+	4,00	2,88	3,10
M7.3	Промовирајте флексибилни работни и училишни	A	Управување со мобилност	+	+	5,00	4,75	4,80

Код на мерка	Список на мерки	ASI	Политичка област / Пакување мерки	AS1	AS2	Прифаќање од јавноста Резултати од анкетата	Техничка евалуација	Пондериран просек
	распореди за намалување на побарувачката во часовите на врвен сообраќај							
M7.4	Соработувајте со училиштата за да развиете безбедни рути за учениците	S	Управување со мобилност		+	5,00	4,75	4,80
M8.1	Инсталирање на пристапна јавна инфраструктура за полнење на електрични возила	I	Електрична мобилност	+	+	5,00	3,19	3,55
M8.3	Реализирајте локална стратегија за е-мобилност, вклучувајќи шеми за споделување на електрични возила	I	Електрична мобилност	+	+	5,00	2,19	2,75
M8.4	Започнете тест-возења за е-камионски велосипеди	S	Електрична мобилност	+	+	4,00	3,50	3,60
M9.1	Закажете испораки надвор од шпиц часовите	A	Градски товарен транспорт	+	+	4,00	3,56	3,65
M9.2	Развијте урбани логистички јазли или центри за консолидација	S	Градски товарен транспорт	+	+	5,00	3,38	3,70
M9.3	Поддржете ја употребата на товарни велосипеди за достава на последната милја	S	Градски товарен транспорт		+	5,00	3,50	3,80
M10.1	Започнете безбедносни кампањи насочени кон сите учесници во сообраќајот	I	Јавна свест и ангажман	+	+	5,00	4,75	4,80
M10.2	Вклучете ги граѓаните преку процеси на партиципативно планирање	I	Јавна свест и ангажман	+	+	5,00	4,50	4,60
M10.5	Оценете ги проектите за мобилност преку инклузивни механизми за повратни информации	I	Јавна свест и ангажман	+	+	5,00	4,50	4,60

Покрај поединечните индикатори, анализата на сценаријата ја покажува системската ефикасност на интегриран пакет политики. AS1 остварува меѓусебни придобивки во ефикасноста на мобилноста, еколошката ефикасност и безбедноста без да се потпира на скапи или институционално сложени интервенции, потврдувајќи дека координираните мерки насочени кон луѓето — наместо големото проширување на инфраструктурата — се најефективниот и најизводливиот пат за Струга. Некои резултати од моделот MOMOS за споредба на сценаријата се дадени подолу.



6 Акционен план



Акцискиот 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 — комбинирајќи ги раните "брзи победи" (на пр., регулатива, пилот-проекти, одржување и евтини надградби) со среднорочни инвестиции (на пр., надградби на коридори, континуитет на мрежата, подобрување на јавните превозни јазли и обновување на возниот парк).

Акциите се осмислени да се заемно зајакнуваат низ различните политички области. На пример, подобрувањата на пешачките патеки покрај езерото и во центарот се поддржани со смирување на сообраќајот и управување со паркинзите; подобрувањата на јавниот превоз се надополнуваат со подобри станици, информации за патниците и квалитет на јавните превозни чворишта; а акциите за товарниот и е-превозот се воведуваат со јасни оперативни правила и пилот-проекти за да се изгради прифаќање — што е особено важно во град со силна сезонска/туристичка динамика.

SUMP PROCESS HIERARCHICAL APPROACH

From General to Specific



6.1 Проодност и пристапност

Оваа област на политика дава приоритет на безбедна, удобна и универзално достапна средина за пешачење како основа за транзицијата кон одржлива мобилност на Струга. Струга веќе има корист од јадро погодно за пешачење и постоечки пешачки зони, особено покрај езерото и во централните туристички зони, кои формираат цврста основа за понатамошно прераспределување на просторот во корист на луѓето.

Клучните активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **Пешачење на стратешки улици/области (на пр., M1.5):** создавање или проширување на јавен простор со приоритет за пешаци, поддржано со уредување на јавниот простор (површини, сенки, клупи, ориентација) и правила за управување за да се обезбеди оперативна јасност.
- **Надградби за пристапност без пречки:** рампи, тактилни површини, усогласување на рабниците, отстранување пречки и подобрувања на континуитетот за да се овозможи пешачење за сите групи корисници.
- **Систематско преминување и програма за ноќна безбедност:** надградени пешачки премини, островчиња за чекање/подигнати рабници каде што е соодветно, и подобрувања на осветлувањето на приоритетни локации.
- **Пешачки поврзувања до училишта и јавни објекти (краткорочен фокус):** изводливи рани интервенции во согласност со логиката на краткорочниот хоризонт на планот.

За програмирање на сценарија, пешачењето се третира како пристап во фази: првичната реализација се фокусира на пилот-проекти и улици со големо влијание, проширувајќи се како што созрева капацитетот за дизајн и јавната прифатеност — особено во најчувствителните области покрај езерото и во централните туристички зони.

6.2 Јавен превоз

Дејствата за јавен превоз имаат за цел да го подобрат квалитетот на услугата, сигурноста и привлечноста за автобусите да станат веродостојна алтернатива на користењето на сопствени автомобили 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 линии, подобрена дисциплина во возниот ред, подобри услови за преседнување (особено каде што се совпаѓаат функциите на автобусите и железницата/терминалите) и транзиција кон почиста флота. Мерките се дизајнирани да обезбедат мерливи придобивки во пристапноста за жителите без автомобил и да ги поддржат пошироките цели за промена на модалитетот на патување.

Клучните активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **Оптимизација на мрежата и оперативното работење:** реструктурирање на линиите каде што е потребно, дисциплина во возниот ред и планирање на услугите што дава приоритет на сигурни интервали.
- **Надградба на автобуските постојки (краткорочен приоритет):** надстрешници, осветлување, елементи за пристапност и јасни информации за возниот ред на постојките.
- **Информации за патниците во реално време:** доследно брендирање на системот, дигитални информации на клучните станици и подобрени возни редови наменети за корисниците.
- **Подобрувања на јазлите и чвориштата (среднорочен рок):** насочени надградби на просторите за преседнување за да се подобрат читливоста, удобноста и чувството на безбедност.

Документацијата за основната структура на услугата — вклучувајќи ги линиите и интервалите — ја обезбедува оперативната основа за фазната реализација на подобрувањата и за приоритизирање на коридорите со најголеми придобивки во достапноста.

6.3 Градски велосипедизам

Мерките за велосипедизам воспоставуваат поврзана, безбедна и јасна велосипедска мрежа која ги поврзува населбите со центарот на градот, туристичките ресурси и јавните превозни чворишта. Стратешката дијагноза експлицитно го идентификуваше недостатокот на означени велосипедски

патеки и отсуството на системи за споделена мобилност како клучни пречки за зголемување на употребата на велосипедот, и покрај погодниот терен и големата сезонска побарувачка од посетителите.

Клучни активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M5.1 Развивање кохерентна мрежа и објекти 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 засолени и надгледувани локации.**
- **M5.3 Промовирајте ја културата и вештините за возење велосипед преку обуки, настани во заедницата и насочени програми за училишта и нови велосипедисти.**
- **M5.4 Овозможи превоз на велосипеди во јавниот превоз и во железницата каде што е можно, за да се прошири опфатот и интермодалност.**
- **M5.5 Промовирање на употребата на товарни велосипеди за семејства и мали и средни претпријатија, поврзувајќи ја велосипедската политика со целите за логистика на последната милја.**
- Интеграција со успорување на сообраќајот и безбедни премини за намалување на конфликтите и правење на велосипедските патеки удобни за широк спектар на корисници.

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 движења се најголеми.

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

Клучните активности во рамките на оваа област на политики вклучуваат:

- **M2.1 Воведување зони без автомобили или со ниски емисии / со мален сообраќај (LTZ за патници) со јасни правила за пристап, термини за достава и изземања за жителите и основните услуги.**
- **M2.2 Примена на ограничувања на брзината и мерки за смирување на сообраќајот преку самоприменлив дизајн на улиците (подигнати раскрсници, шикани, стеснети ленти, третмани на влезови и подобрени пешачки премини).**
- **M2.4 Улици кај училишта и интервенции за безбедност на децата во близина на образовните установи.**
- **M2.5 Пилоти за тактички урбанизам за тестирање на дизајни, градење прифаќање и забрзување на реализацијата.**

Имплементацијата се спроведува во фази: раните фази се фокусираат на пилот-проекти, јасна комуникација и оперативна подготвеност; подоцнежните фази ги прошируваат регулираните области и ги интегрираат со правилата за паркирање и товарниот сообраќај.

6.5 Патни мрежи

Областа на политика за патни мрежи се фокусира на подобрување на функционалниот квалитет, безбедноста и отпорноста на уличната мрежа на Струга. Таа одговара на идентификуваните проблеми како што се недоследното одржување, недостатоците во одводнувањето и зимското одржување, ограничената пристапност во дизајнот на улиците и крстосниците со висок ризик. Целта е да се обезбеди постојната мрежа да функционира безбедно и ефикасно за сите корисници, истовремено постепено трансформирајќи ги преголемите или од автомобили доминирани коридори во урамнотежени урбани улици.

Програмата ги комбинира редовното одржување и управувањето со средствата со целенасоченото редизајнирање на раскрсниците и коридорите. Безбедносните ревизии, подобрената сигнализација и обележување и подобриот квалитет на пешачките премини се користат како краткорочни интервенции, додека редизајнирањата 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.

Клучните активности во рамките на оваа област на политики вклучуваат:

- **М3.1 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.**
- **М3.2 Преуредување на раскрсниците за побезбедно преминување и проток на сообраќајот: безбедносни проценки, унапредени пешачки премини и подобрувања на крстосниците за намалување на конфликтните точки.**
- **М3.3 Ажурирање на сообраќајната сигнализација и обележувањата за подобрување на навигацијата, усогласеноста и предвидливоста за сите корисници.**
- **М3.4 Трансформирање на преголемите урбани патишта во целосни улици преку "диети на патиштата", побезбедни рабови и прераспределба на простор за пешачење, велосипедизам и јавен превоз каде што е соодветно.**
- **М3.5 Воведување системи за мониторинг на сообраќајот за поддршка на управување со сообраќајните гужви во реално време и одговор при сезонски настани.**

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

6.6 Систем за паркирање

Управувањето со паркирањето се користи како практична алатка за намалување на сообраќајниот метеж, поддршка на промената на модалитетот на движење 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 со 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.

Клучни 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.**

6.7 Управување со мобилност

Мерките за управување со мобилноста се фокусираат на влијание врз однесувањето при патување 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 сообраќај, 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 намалуваат патувањата до училиште со автомобил и се всадуваат 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" 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 програми за поттикнување (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 ја поддржуваат транзицијата на Струга кон транспорт со ниски емисии преку решавање на подготвеноста на инфраструктурата, прифаќањето на пазарот и локалните услови за работа. Планот признава дека електрификацијата е најефективна кога е комбинирана со

промена на модалитетот на патување и намалување на километражата на возилата, но дека таа сепак игра клучна улога во намалувањето на преостанатите емисии — особено за возните паркови и суштинските патувања.

Програмата започнува со практична мрежа за полнење која е достапна за жителите без сопствени приходи 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 е-караго велосипеди за да се изгради прифаќање и да се демонстрира оперативна одржливост.**

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.

- Планирање и поставување основна јавна мрежа за полнење на стратешки локации (општински објекти, центри за активности и јазли за мобилност), со јасни оперативни одговорности.
- Промовирајте постепен 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 достава ја подобруваат ефикасноста и одржливоста на доставите, истовремено намалувајќи ги конфликтите во центарот и станбените области. Планот се занимава со прашања како што се влијанието на доставите во шпиц, конфликтите на рабникот 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 шпицот 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 деловните засегнати страни за да се обезбеди практичност и усогласеност.

Клучните активности во рамките на оваа област на политиката вклучуваат:

- **M9.1 Закажување на доставите надвор од шпиц-часовите 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 возилата и поддршка на почиста достава на последната милја.**
- **M9.3 Поддршка на користењето товарни велосипеди за достава на последната милја, интегрирано со регулирани правила за пристап (Freight LTZ).**
- **M9.4 Дигитализирање на логистиката за товар за поефикасна и попрецизна логистика.**

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 со информации. Комуникацијата е осмислена како континуирана програма, а не како еднократни настани, и се користат училишта, организации на заедницата, медиуми и дигитални канали.

Клучните активности во рамките на оваа политичка област вклучуваат:

- **M10.1 Покренување кампањи за безбедност насочени кон сите учесници во сообраќајот, со фокус на брзината, почитувањето на првенството на минување, училишните зони и ранливите учесници.**
- Континуирано информирање и промовирање на одржливо патување, вклучувајќи упатства за новите правила во регулираните зони и алтернативи на патувањата со автомобил.

Активностите за ангажирање 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 безбедните брзини, однесувањето при преминување и меѓусебната свест меѓу различните начини на движење.
- Спроведување таргетиран кампањи за ранливи групи (деца, постари лица и лица со попреченост) и за ризични однесувања и локации.
- Спроведување 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
	M6.2.2										
M6.3	M6.3.1										
	M6.3.2										
M6.4	M6.4.1										
M6.5	M6.5.1										
	M6.5.2										
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										
M9.2	M9.2.1										
	M9.2.2										
M9.3	M9.3.1										
M9.4	M9.4.1										
M10.1	M10.1.1										
	M10.1.2										
M10.2	M10.2.1										
	M10.2.2										
M10.5	M10.5.1										
	M10.5.2										

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 интензивните капитални проекти ќе бидат подготвени за почеток, потребната техничка документација, дозволите и можностите за финансирање 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 раскрсници.
- 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 во информациите за патниците и оперативни усовршувања за да се зајакне сигурноста.
- Први чекори во развојот на велосипедската мрежа преку пилот-коридори, комплетирање на недостасувачките делови каде што е можно и побезбедни решенија на раскрсниците, 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 училишни патувања 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 усовершени 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 даваат приоритет 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 имплементација на средно и долгорочен рок

Среднорочната и долгорочната програма (околу 6–10 години) ја проширува трансформацијата преку спроведување мерки кои бараат поголеми капитални буџети, повеќегодишна набавка и стабилни финансиски аранжмани. Овој хоризонт 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 среднорочен/долгорочен рок се темели 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 пренасочување на сообраќајот.

- Завршување и подобрување 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.

Општинските буџети го сочинуваат основниот извор на финансирање, особено за краткорочни, нискобуџетни и мерки со големо влијание како што се смирување на сообраќајот, подобрувања за пешаци и велосипедисти, надградби на пристапноста, сигнализација, патни ознаки и активности за подигање на свеста. Интегрирањето на приоритетите од ПОУМ во годишното и повеќегодишното планирање на општинскиот буџет е од суштинско значење за да се обезбеди континуитет помеѓу стратегијата и имплементацијата, како и за да се обезбеди софинансирање за проекти поддржани од надворешни извори.

Националните програми за финансирање поврзани со транспорт, животна средина, климатска акција и регионален развој претставуваат важен комплементарен извор на средства, особено за интервенции од поголем обем или технички сложени. Затоа, усогласувањето со националните инвестициски приоритети и координацијата со централните владини институции се од клучно значење за пристап до овие ресурси.

Европските и меѓународните финансиски инструменти играат пресудна улога во овозможувањето на капитално-интензивните мерки од ПОУМ. Поточно, Инструментот за претпристапна помош (ИПА III) обезбедува значајни можности за финансирање на инфраструктурата за одржлив транспорт, подобрување на јавниот превоз, мрежи за активна мобилност, интелигентни транспортни системи и градење институционален капацитет. Дополнителна поддршка од меѓународни финансиски институции како што се Европската инвестициона банка (ЕИБ), Европската банка за обнова и развој (ЕБРД) и Светската банка може да се мобилизира за зрели проекти со јасни климатски, еколошки и социјални придобивки.

Управувањето со паркирањето се препознава како алатка за управување со мобилноста и како одржлив локален извор на приходи. Приходите остварени преку контролирани системи за паркирање, дозволи и спроведување на прописите може да се реинвестираат во подобрување на условите за пешачење, возење велосипед, јавниот превоз и јавниот простор, со што се зајакнува финансиската одржливост и јавната прифатливост на мерките од ПОУМ.

Јавно-приватните партнерства (ЈПП) можат да го дополнат јавното финансирање за избрани активности како што се инфраструктурата и управувањето со паркинзите, полнењето на електрични возила, услугите за споделена мобилност и паметните решенија за мобилност, под услов да се заштитат јавните интереси, достапноста и целите за пристапност.

Севкупно, предложената финансиска рамка овозможува фазна, кредибилна и финансиски одржлива транзиција од планирање до имплементација, во согласност со европските насоки за ПОУМ и приспособена на реалноста на општините во Северна Македонија.

Овој пристап за финансирање е усогласен со ELTIS и насоките за ПОУМ на Европската комисија на следниве начини:

Интеграција на планирањето и буџетирањето

- Јасна поврзаност помеѓу мерките на ПОУМ, картичките за акции, проценките на трошоците и општинските буџетски циклуси.

Диверзификација на извори на финансирање

- Комбинација на локални, национални, европски, меѓународни и приватни финансиски инструменти.

Фазна имплементација

- Краткорочни мерки со ниски трошоци, среднорочни инвестиции во инфраструктура и долгорочни стратешки проекти.

Користење на приходите од управување со побарувачката

- Приходите од управување со паркингот се реинвестираат во одржлива мобилност (принцип "загадувачот плаќа / корисникот добива придобивки").

Финансиски реализам и приоритизација

- Мерки приоритетизирани врз основа на финансиска одржливост, влијание и капацитет за спроведување.

Мониторинг и транспарентност

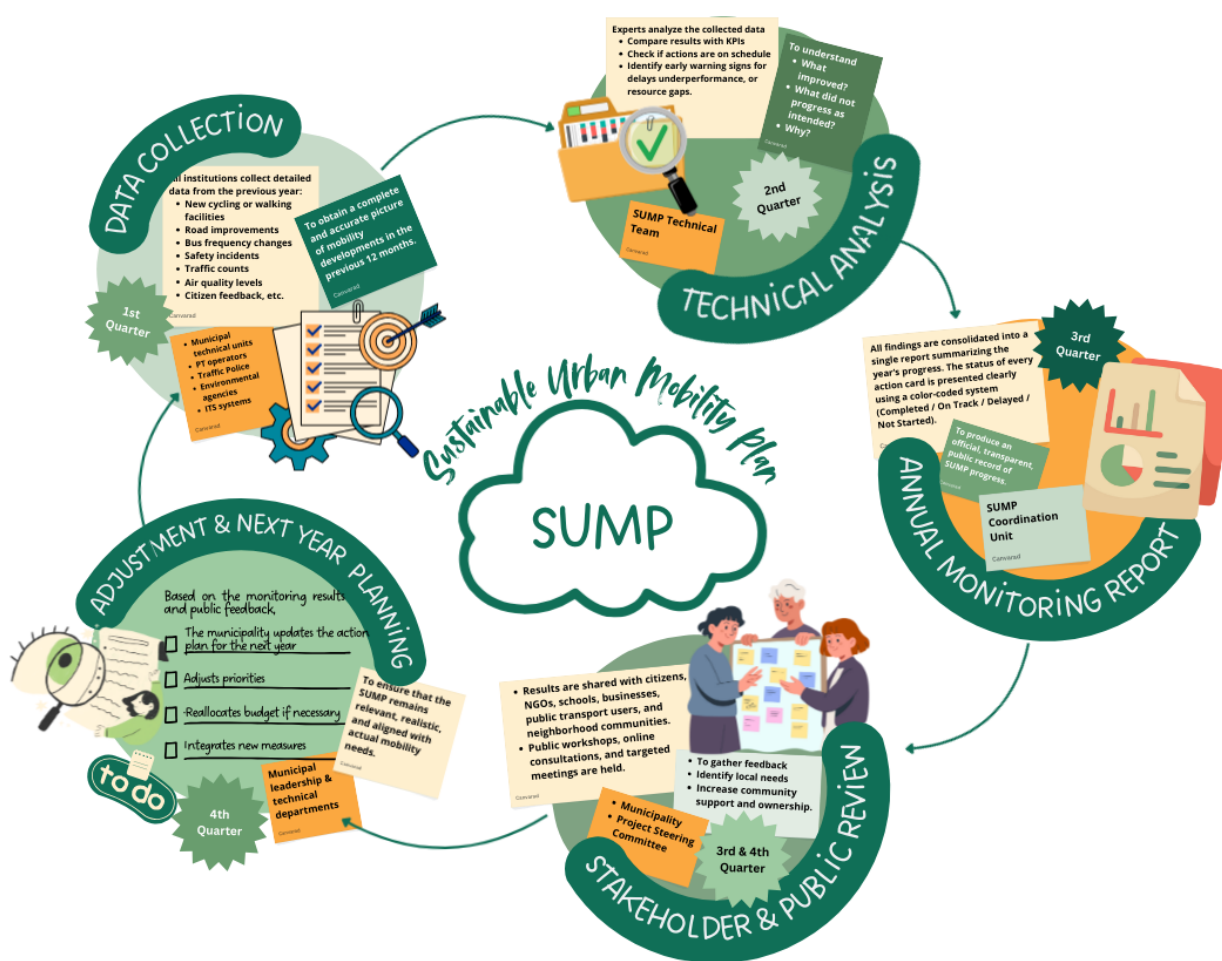
- Финансиските резултати се следат заедно со напредокот на физичката имплементација.

Оваа структура ја поддржува банкарската одржливост, го подобрува пристапот до надворешни средства и го зајакнува институционалниот кредибилитет.

8 Мониторинг и евалуација

Ова поглавје ги утврдува начините на кои Струга ќе го следи спроведувањето на ПОУМ, ќе мери дали се постигнува претпочитаното сценарио и ќе обезбеди планот да остане жив документ во текот на целиот рок на спроведување. Следењето 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 (M&E) комбинира годишен циклус на следење поврзан со општинското планирање и буџетирање, структуриран сет на клучни индикатори за успешност (KPIs) усогласени со целите на ПОУМ и две формални фази на евалуација на средината на рокот и на крајот на периодот на планот. Пристапот е дизајниран да поддржи транспарентност, одговорност и навремени корективни мерки.



Слика 5. 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, одговорна за консолидирање на податоци, одржување на дефинициите на индикаторите, пресметување на клучните индикатори за успешност (KPIs) и подготовка на резултатите од мониторингот. Управниот 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 конзистентност со текот на времето, сите учествувачки институции користат заеднички календар за мониторинг, договорени формати на податоци и јасни одговорности. Собирањето податоци се темели на рутински административни извори (на пр., операции на јавниот градски превоз, статистика за безбедност во сообраќајот, евиденција за испорака на инфраструктура) и се дополнува со насочени 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 изградба на инфраструктура, перформанси на јавниот превоз, сообраќајни и услови за паркирање, безбедност во сообраќајот, емисии/квалитет на воздухот и повратни информации од граѓаните.
- **Фаза 2 – Техничка анализа (K2):** техничкиот тим на ПОУМ ги анализира трендовите, ги споредува резултатите со клучните индикатори за успешност (KPI) 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 УКП 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 Струга да ги открие проблемите во рана фаза, да изгради доверба кај јавноста преку транспарентно известување и да го одржува ПОУМ усогласен со реалните 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?	Цел	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 	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 ПТ • Сообраќајна полиција • еколошки агенции • ITS системи

Фаза	Временски период	Што се случува?	Цел	Клучни актери
		<ul style="list-style-type: none"> • Број на возила • 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} 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 помош на систем со бои (Завршено / Во тек / Задоцнето / Не започнато).</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 работилници, онлајн консултации и целни состаноци. 	<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 • Управен одбор на проектот
5. Прилагодување и планирање за	4 ^{ти} квартал	<p>Врз основа на резултатите од мониторингот и</p>	<p>За да се обезбеди дека ПОУМ останува релевантен, реален и усогласен со</p>	Општинско раководство и технички оддели

Фаза	Временски период	Што се случува?	Цел	Клучни актери
следната година		повратните информации од јавноста, <ul style="list-style-type: none"> Општината го ажурира акциониот план за следната година Прилагодува приоритети Прераспределува буџет ако е потребно Интегрира нови мерки 	вистинските потреби за мобилност.	

8.2 Клучни индикатори за успешност (KPI)

Клучните индикатори за успешност ја преточуваат визијата и стратешките цели на ПОУМ во мерливи резултати. Тие обезбедуваат објективна основа за да се одговори дали Струга се движи кон побезбеден, почист и попростапен систем за мобилност, и ги поддржуваат одлуките засновани на докази за тоа кои мерки треба да се прошират, преработат или одложат.

Следејќи ги добрите практики на ПОУМ, рамката на Клучните индикатори за успешност ги разликува двата комплементарни слоја: долгорочни индикатори за постигнување кои ги опишуваат резултатите на системско ниво, и краткорочни индикатори за резултати (исход) кои следат што е испорачано на терен секоја година.

Клучните индикатори за успешност ѝ овозможуваат на општината да го мери успехот на подобрувањата во мобилноста на јасен, структуриран и објективен начин. Тие помагаат да се одговорот основни прашања како што се:

- Дали сè 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 се основниот елемент за процесот на ПОУМ.

Табела 3. Политичка област – (KPI) (Клучни индикатори за успешност)

Област	Што се испорачува?	KPI
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) Оценка на пешачката пристапност на ниво на населба Вкупна должина на мрежата на пешачки патеки
Регулација на пристап и	<ul style="list-style-type: none"> Мерки за смирување на сообраќајот 	<ul style="list-style-type: none"> Зони за смирување на сообраќајот (м²) Број на улици со намалени ограничувања на брзината

Област	Што се испорачува?	KPI
смирување на сообраќајот	<ul style="list-style-type: none"> Надградба на дизајнот на улиците 	<ul style="list-style-type: none"> Број на улици надградени со безбедносни/заспокојувачки мерки
Патна мрежа	<ul style="list-style-type: none"> Дизајни за одржување, прекривање и одводнување Надградба на раскрсница Паметна сигнализација/мониторинг систем 	<ul style="list-style-type: none"> км на подобрена патна површина Број на раскрсници кои ќе бидат надградени со редизајн Број на раскрсници 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 возење 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 руту)</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 постојки 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
Управување со мобилноста	<ul style="list-style-type: none"> Безбедност Употреба на јавен превоз 	<ul style="list-style-type: none"> Број на несреќи Број на корисници на автобуси
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 (%)
Јавна свест и ангажман	<ul style="list-style-type: none"> Работилници Кампањи 	<ul style="list-style-type: none"> Број на учесници Извештај за евалуација на перформансите

9 Заклучок

Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за Струга утврдува кохерентна рамка заснована на докази за справување со клучните предизвици за мобилноста во градот — зголемената зависност од автомобили, зголемените товарни движења, загриженоста за безбедноста во сообраќајот, притисокот врз јавниот простор, неконтинуираната инфраструктура за пешачење и велосипедизам и ограничената привлечност на јавниот превоз. Во исто време, тој се заснова на компактната урбана структура на Струга, релативно кратките растојанија за патување и големиот потенцијал за промена на начинот на превоз. Преку структуриран и партиципативен процес на планирање, ПОУМ ги претвора локалните приоритети и техничката анализа во заедничка долгорочна визија, мерливи цели и приоритетен и реален План за акција.

Стратешкото моделирање на сценарија потврдува дека координиран пакет мерки ориентирани кон луѓето може да донесе значителни резултати до 2037 година. Тие вклучуваат значително намалување на емисиите на стакленички гасови и локалните загадувачи на воздухот, приближно една третина помалку повреди и смртни случаи во сообраќајот и мерливо префрлување од користење на приватни автомобили кон јавен превоз, пешачење и возење велосипед. Наодите покажуваат дека Струга може да постигне значајни подобрувања во безбедноста, еколошките перформанси и јавното здравје без проширување на патиштата во голем обем, туку да се потпре на интегрирани мерки кои го ребалансираат просторот на улиците, го подобруваат квалитетот на услугите и применуваат поефективно управување со побарувачката.

Претпочитаното сценарио е преточено во интегриран Акционен план структуриран во десет политички области. Приоритетните интервенции се фокусираат на видлива и опиплива просторна трансформација: зони со приоритет за пешаци во централната зона, безбедни пристапни коридори до училиштата и клучните јавни дестинации, подобрена фреквенција и сигурност на јавниот превоз, воспоставување поврзана велосипедска мрежа, училишни улици и зони за смирување на сообраќајот, како и поефикасно управување со паркинзите и товарот за заштита на чувствителните урбани области. Овие активности се осмислени како пакети кои меѓусебно се зајакнуваат, усогласувајќи го дизајнот на инфраструктурата, регулаторните мерки и подобрувањата на услугите.

Имплементацијата е организирана како фазна десетгодишна програма, која ги комбинира почетните "брзи победи" со среднорочни инвестиции во надградба на коридори, континуитет на мрежата и модернизација на возниот парк. Општина Струга ја води имплементацијата во соработка со превозниците, сообраќајната полиција и релевантните национални институции. Структуриран рамка за мониторинг и евалуација обезбедува адаптивно управување, институционално учење и одговорност во текот на целиот период на имплементација.

Свесен на финансиските ограничувања типични за малите и средни градови, ПОУМ ги усогласува приоритетните мерки со реални патеки за финансирање. Општинските ресурси се надополнуваат со национални програми, меѓународни финансиски инструменти и можности за донаторско финансирање. Планот дава приоритет на исплатливи мерки со големо влијание на краток рок, додека подготвува поголеми инвестиции во инфраструктурата преку фазен развој, аранжмани за кофинансирање и пакетирање на проекти за да се подобри нивната банкарска исплатливост. Алатките за управување со побарувачката, особено политиката за паркирање, се идентификувани како механизми за генерирање на посветени приходи кои можат да се реинвестираат во одржлива мобилност, со што се зајакнува долгорочната финансиска отпорност. Зајакнувањето на внатрешниот капацитет за подготовка на проекти, финансиско планирање и аплицирање за финансирање ќе биде од суштинско значење за да се обезбеди ефективно спроведување.

Важно е што силниот туристички профил на Струга додава стратешка релевантност на ПОУМ. Како дестинација покрај езерото што привлекува сезонски посетители, висококвалитетниот јавен простор, пешачката пристапност, пристапноста за велосипедисти и ефикасното управување со сообраќајот не се само цели за мобилност, туку и клучни компоненти на економската конкурентност на градот и на

искуството на посетителите. Со подобрување на пристапноста и намалување на сообраќајниот метеж и еколошките притисоци, ПОУМ го поддржува и квалитетот на животот на жителите и одржливиот развој на туристичкиот потенцијал на Струга.

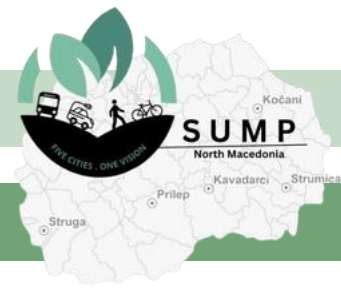
На крајот, ПОУМ-от за Струга ја позиционира политиката за мобилност како централен инструмент за подобрување на безбедноста, инклузивноста, еколошките перформанси и урбаната живеедност. Со доследна политичка посветеност, меѓусекторска координација, ефикасна примена и прагматично финансиско планирање, Струга е во добра позиција да го трансформира ПОУМ-от од стратешки документ во опипливи подобрувања на терен во текот на следната деценија.

10 Прилог – Акциони картички

Проодност и пристапност

M1.1: Развивање и одржување на безбедна инфраструктура за пешаци и тротоари

M1.1.1: Проширување на пешачката зона покрај реката Црн Дрим



Трошок

350.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус ASI



Ефикасност

Општина Струга

Промена

Висока

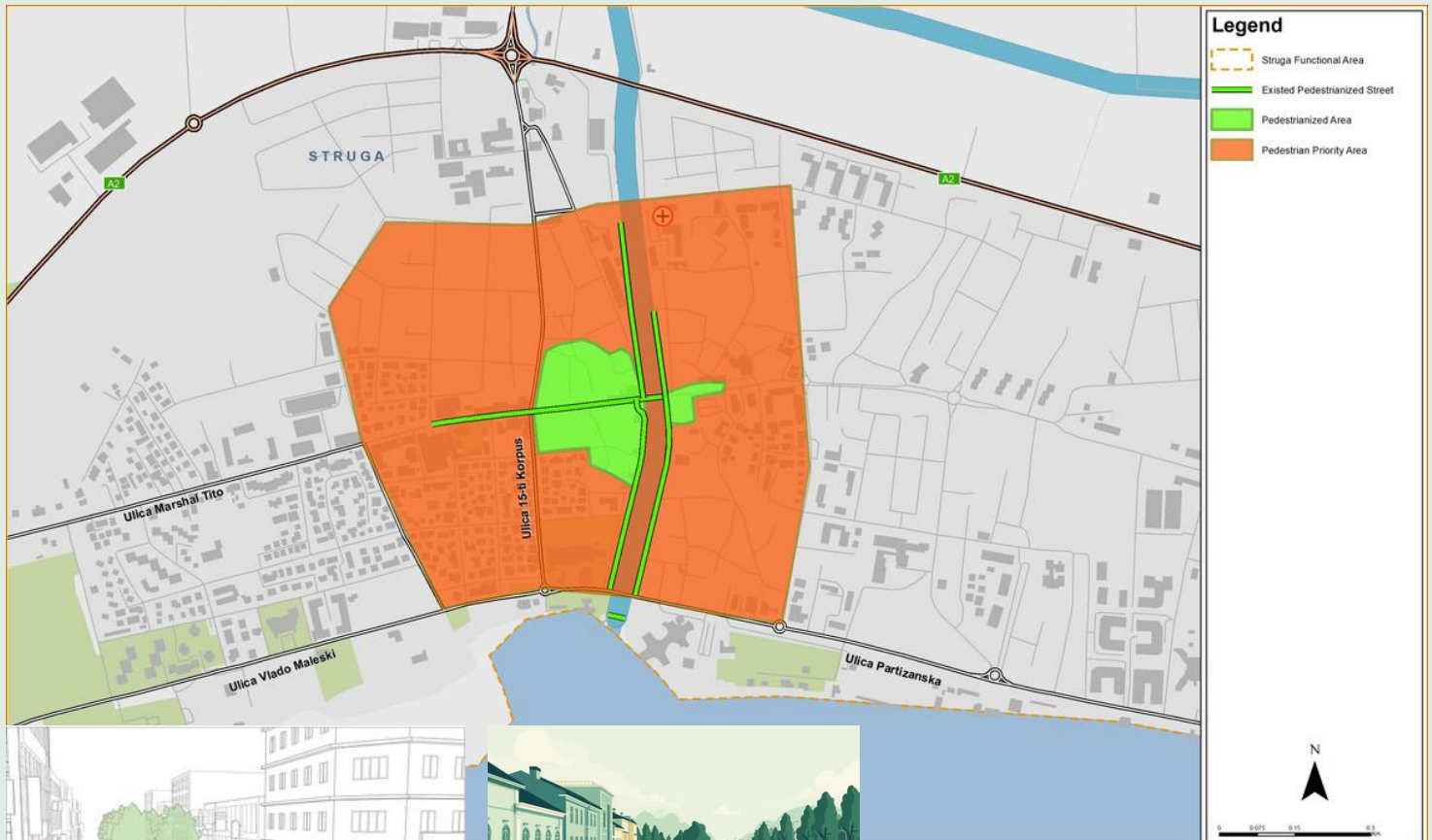


Опис

Оваа акција предлага проширување на постоечката пешачка прошетка покрај реката Црн Дрим, почнувајќи од централниот мост во близина на улицата "Маршал Тито" и проширувајќи се кон северозападните брегови на реката. Во моментот, пешачката зона е ограничена и фрагментирана, што ја намалува пешачката достапност и континуитетот за жителите и туристите. Со проширување и поврзување на овие пешачки патеки покрај реката, Струга ќе создаде побезбедна, подостапна и поатрактивна средина која го поттикнува пешачењето како примарен начин на превоз. Проектот ќе вклучува пошироки тротоари, клупи, зеленило и подобро осветлување, интегрирајќи ги културните знаменитости и поврзувајќи со централниот плоштад. Ова не само што ќе ја намали зависноста од автомобили во центарот на градот, туку и ќе го зајакне идентитетот на Струга како туристички центар покрај езерото и реката, усогласено со целите за одржлива мобилност.



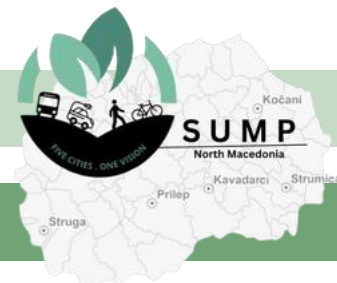
Слика



Проодност и пристапност

M1.1: Развивање и одржување на безбедна инфраструктура за пешаци и тротоари

M1.1.2: Пешачење на сегментот од улицата "Маршал Тито"



Трошок

300.000 €



Одговорна институција

Општина Струга



Период

Краток



Статус ASI

Промена



Приоритет

Висок



Ефикасност

Висока



Опис

Централниот дел на улицата "Маршал Тито", помеѓу главното речно прелетување и градскиот плоштад, постепено ќе се претвори во зона со приоритет за пешаци. Овој коридор во моментот се соочува со голем обем на сообраќај, но исто така служи и како комерцијален и социјален центар, што го прави идеален за пешачење. Акцијата вклучува пренасочување на приватните автомобили преку секундарни улици, додека се одржува контролиран пристап за возила за достава во ограничени часови. Ќе се интегрираат подобрувања како што се пешачки премини, тактилно поплучување за лица со попреченост и паркинг за велосипеди во близина на раскрсниците. Со прераспределување на просторот на улицата за пешаци, кафулиња и културни активности, оваа акција ја подобрува безбедноста, го поттикнува растот на локалниот бизнис и го промовира одржливиот туризам. Оваа трансформација ќе ги надолжни пешачките патеки покрај реката и ќе ја зајакне пешачката мрежа во централното урбано ткиво на Струга.



Слика

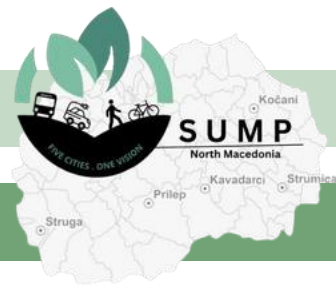


Ул. "Маршал Тито"

Продуктност и пристапност

M1.2: Подобрување на пешачките премини и обезбедување пристап до нив без возила

M1.2.1: Безбедни пешачки премини на клучни раскрсници



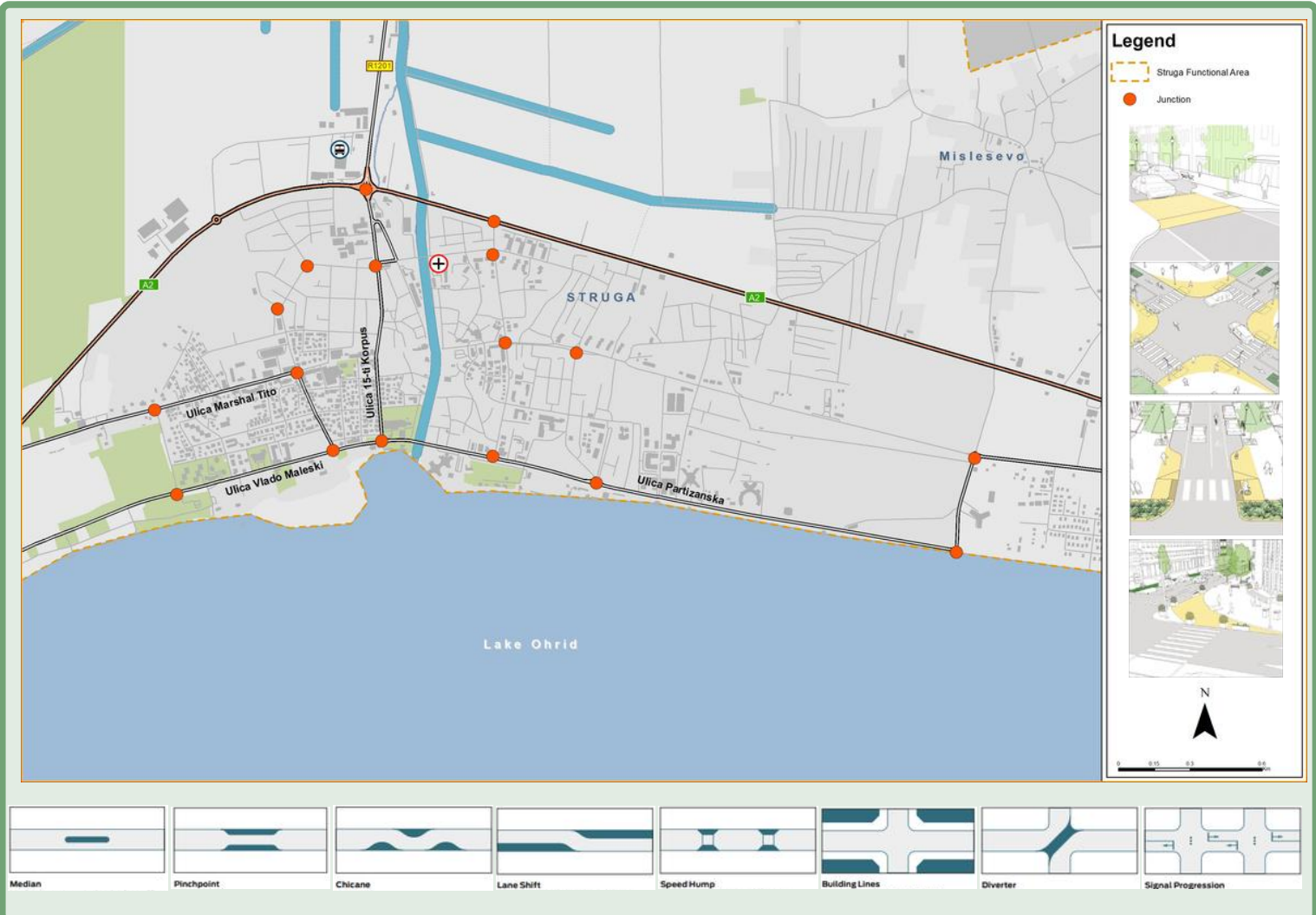
Трошок	510.000 €
Период	Краток
Приоритет	Висок

- Одговорна институција
- Статус ASI
- Ефикасност

Општина Струга
Промена
Средно

Опис
 Ова акција се фокусира на редизајнирање на најпрометните раскрсници во Струга, особено оние покрај автопатот Р1208 и улицата "Пролетерски Бригади", со безбедни пешачки премини. Во моментот, неконтролираните раскрсници создаваат значителни ризици за пешаците, вклучително и за децата и постарите лица. Акцијата вклучува поставување подигнати пешачки премини, пешачки семафори со одбројување и островчиња за пешаци на пошироките улици. Околу кејот на реката Црн Дрим и во близина на автобускиот терминал, ќе се даде приоритет на мерките за безбедност на пешаците за да се заштитат жителите и туристите кои се движат низ центарот на градот. Ова ќе ја подобри пристапноста за ранливите групи, вклучително и лицата со попреченост, истовремено намалувајќи ги несреќите и подобрувајќи ја удобноста при пешачење. Со решавањето на безбедноста како клучно прашање, Струга ќе создаде средина погодна за пешаци која е во согласност со принципите на ЕУ за безбедност во сообраќајот и одржлива мобилност.

Слика



Проодност и пристапност

M1.2: Подобрување на пешачките премини и обезбедување пристап до нив без возила

M1.2.2: Подобрување на осветлувањето и пристапноста во пешачките зони

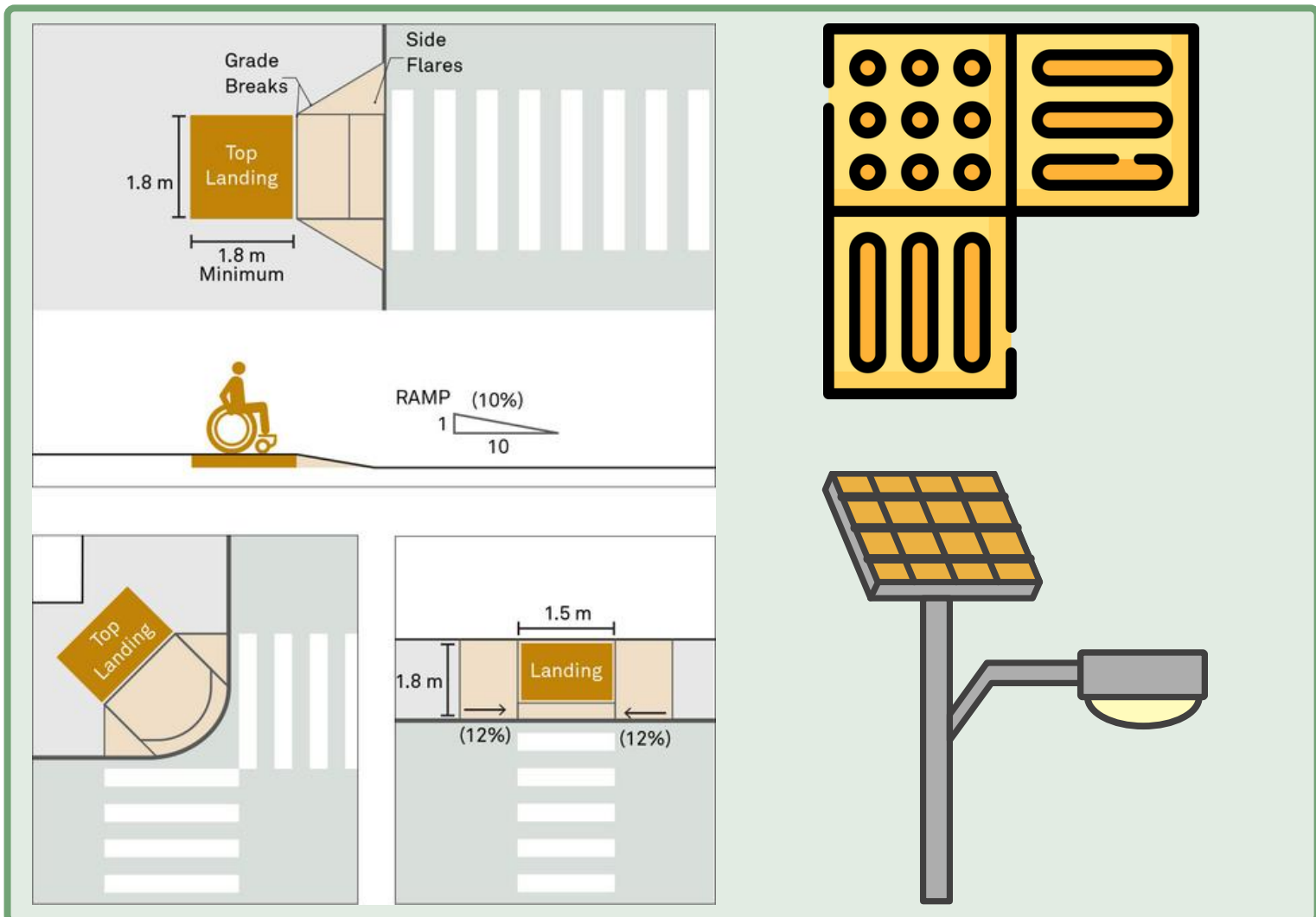


Трошок	290.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

Одговорна институција	Општина Струга
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Средно

Оваа акција ќе го подобри осветлувањето и пристапноста во пешачките зони низ Струга, особено во зоните во близина на реката, локалните пазари и училишните населби. Лошо осветлените патеки во моментот го одвраќаат пешачењето ноќе и ја ограничуваат безбедната употреба на јавните површини. Проектот вклучува поставување енергетски ефикасни ЛЕД-улично осветлување, тактилно поплучување за слепи и слабовидни пешаци и рампи на рабниците за инвалидски колички и колички за бебиња. Ќе се даде приоритет на улици како Партизанска и Пролетерски бригади, бидејќи тие ги поврзуваат станбените области со училишта и здравствени установи. Подобрувањето на осветлувањето и пристапноста ќе го зголеми пешачењето во секое време, ќе ги намали ризиците од криминал и ќе поттикне инклузивност. Со подобрување на удобноста и безбедноста, Струга ќе го поттикне пешачењето наместо користењето на приватни автомобили, со што ќе се намалат емисиите и ќе се усогласи со целите за одржлива урбана

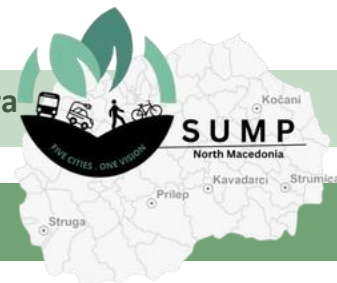
Мобилност. Слика



Проодност и пристапност

M1.4: Надградба на пешачките патеки во близина на училишта и клучни јавни објекти

M1.4.2: Подобрување на тротоарите долж училишните коридори



Трошок

120.000 €



Одговорна институција

Општина Струга



Период

Средно



Статус ASI

Промена



Приоритет

Средно



Ефикасност

Високо

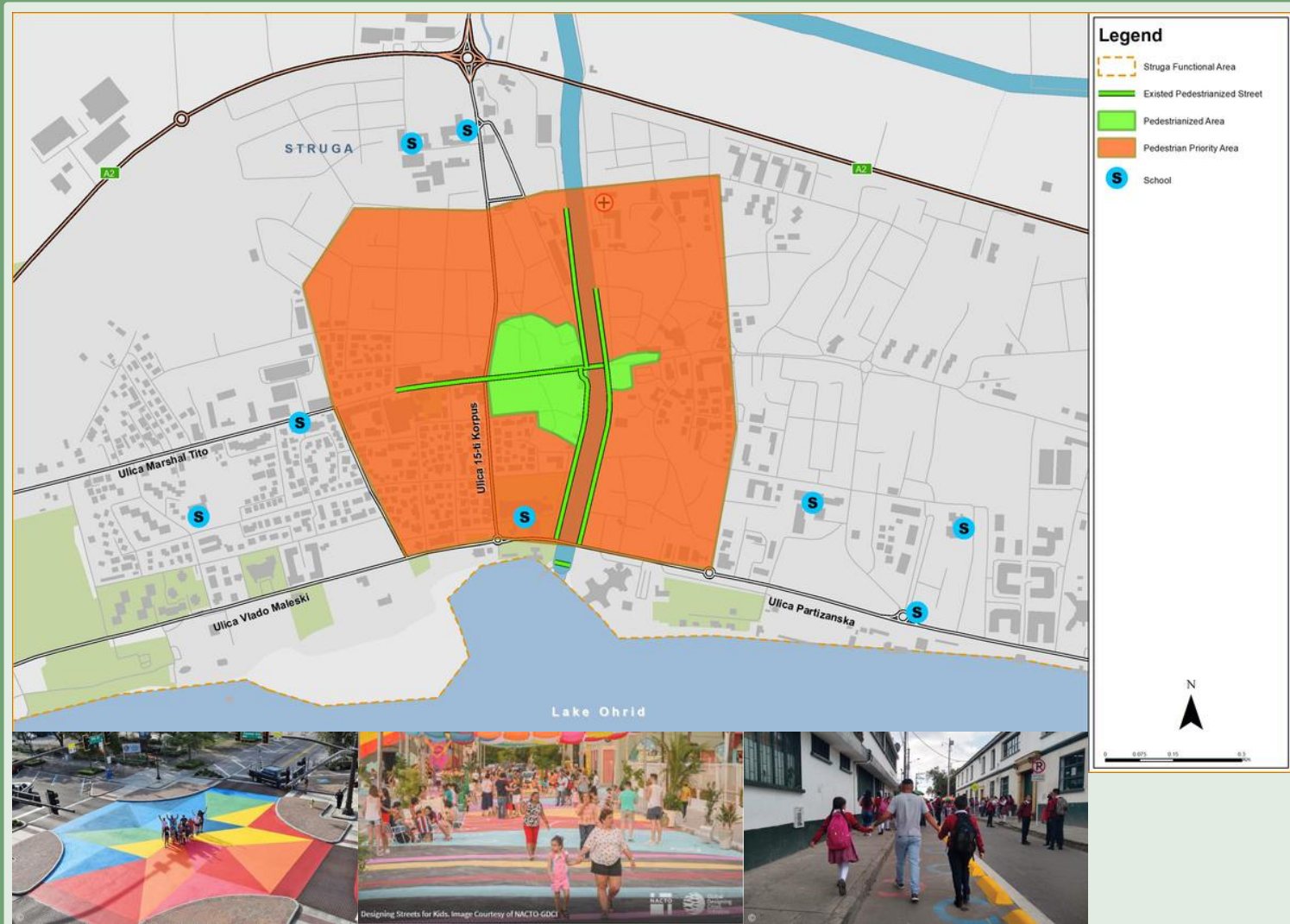


Опис

Оваа акција се фокусира на подобрување на тротоарите долж клучните училишни рути, вклучувајќи ги и коридорите што водат до основните училишта во близина на улиците "Партизанска" и "Пролетерски бригади". Овие рути се многу користени од децата, но моментално нема безбедни, непрекинати и висококвалитетни тротоари. Проектот вклучува реконструкција на коловозите според поширок стандард, воведување тактилни плочки за ученици со оштетен вид и обезбедување на рампи на сите рабници. Интегрирањето на зеленило и заштитни огради дополнително ќе ја зголеми безбедноста. Оваа иницијатива директно ќе ги подобри секојдневните патувања на учениците, ќе го намали сообраќајниот метеж во часовите со најголем сообраќај и ќе ги поттикне семејствата да им дозволат на децата да одат пеш наместо да бидат возени. Тоа претставува долгорочна инвестиција во безбедна, одржлива и независна мобилност за помладите генерации на Струга.



Слика



Designing Streets for Kids. Image Courtesy of NACTO-GDCI



Трошок

300.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна
институција



Статус на АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Избегни

Многу високо

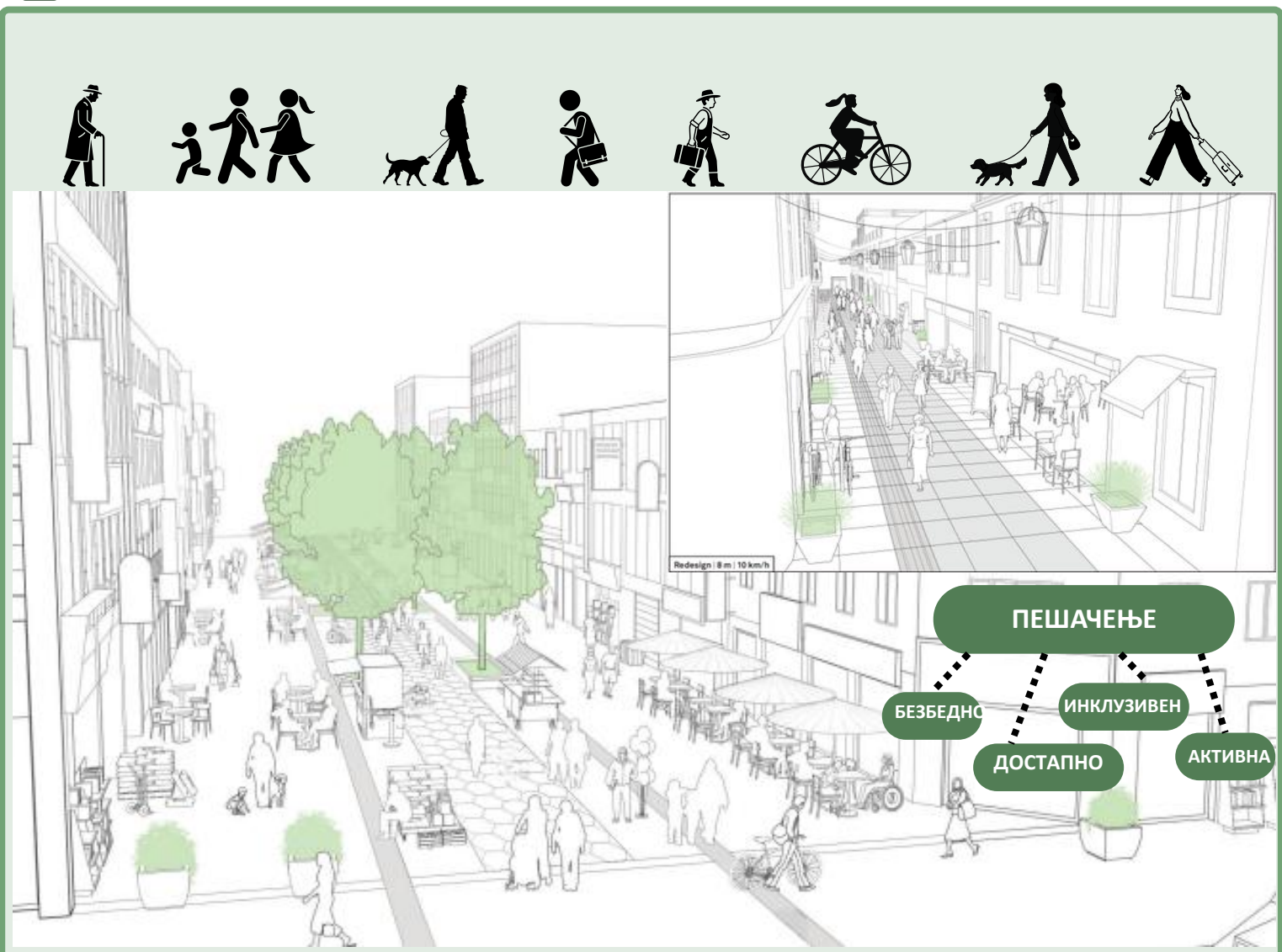


Опис

Оваа акција воведува означени зони без автомобили во центарот на Струга, особено околу кејот покрај реката и во близина на централниот плоштад. Пристапот со приватни автомобили во овие области ќе биде ограничен за време на врвни-часови, при што ќе се дозволува само јавен превоз, велосипеди и пешаци. Мерката директно се справува со сообраќајниот метеж по улицата "Маршал Тито" и на коридорот Р1208, каде што густоот сообраќај го нарушува пешачкото опкружување. Ослободениот простор ќе се користи за културни настани, летни кафеа и рекреативни активности, со што ќе се зголеми привлечноста на центарот на градот и за жителите и за туристите. Со ограничување на пристапот за автомобили, Струга може да ги намали емисиите, да го подобри квалитетот на воздухот и да ги врати урбаните простори за луѓето, поддржувајќи ја својата визија за одржлива мобилност.



Слика



M1.5.2: Сезонска пешаческа зона на туристичките атракции



Трошок

50.000 €



Одговорна институција

Општина Струга



Период

Средно



Статус на АСИ

Избегнување



Приоритет

Средно



Ефикасност

Високо

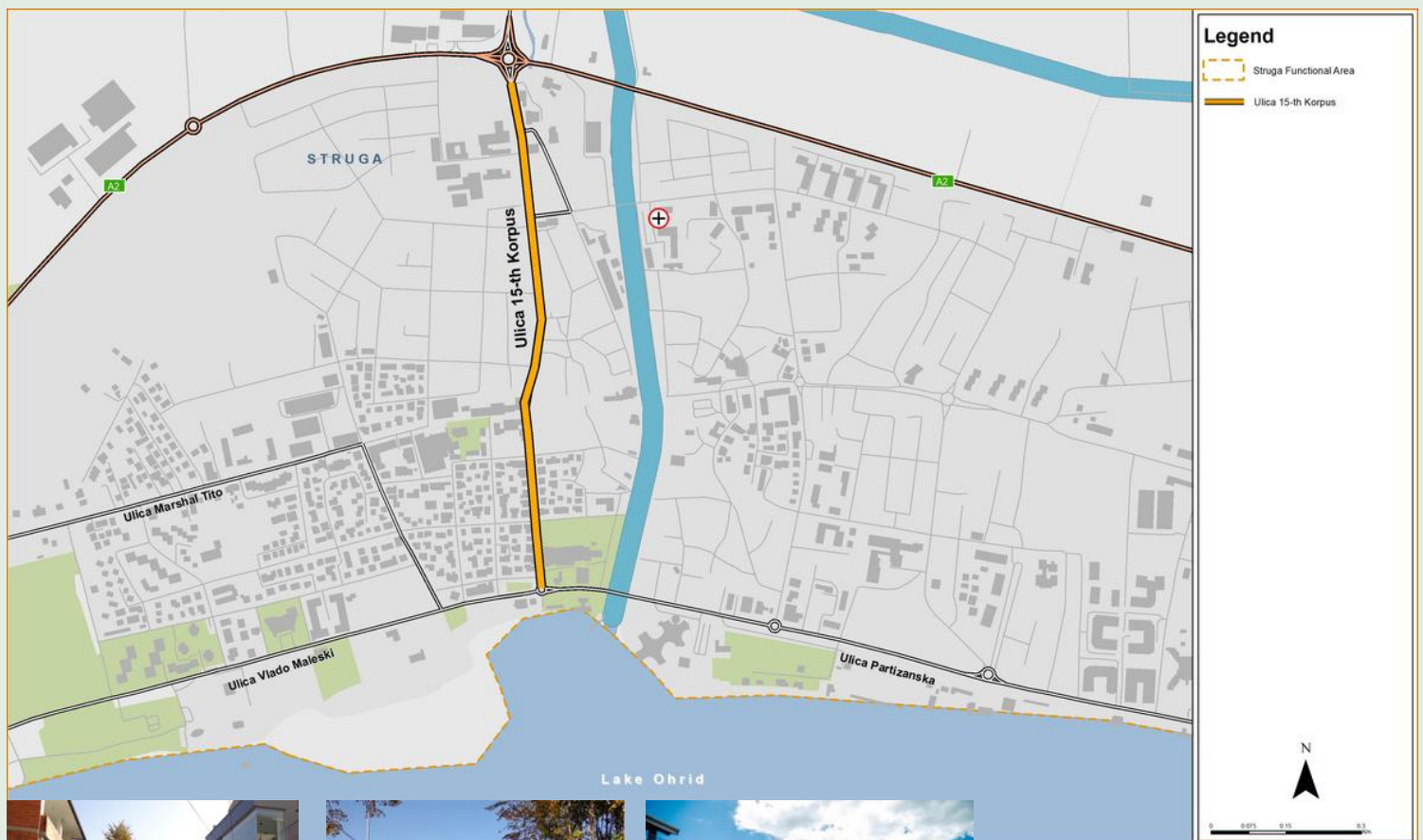


Опис

Улогата на Струга како туристичка дестинација покрај Охридското Езеро и реката Црн Дрим ја прави сезонската пешачка зона стратешки пристап. Оваа акција предлага ограничување на пристапот за автомобили во области со интензивен туризам, како што се шеталиштето покрај езерото и улиците што водат до градскиот кеј, во текот на летните месеци. Политиките за управување со паркинзите ќе ги насочуваат автомобилите кон периферните паркинзи, а шатл-автобусите и станиците за споделување велосипеди ќе обезбедат пристапност. Сезонските затворања ќе го намалат сообраќајниот метеж, ќе ја заштитат кривката средина на речниот кеј и ќе обезбедат безбедни простори за пешачење за посетителите. Со ставање приоритет на пешаците во шпиц-сезоните за туризам, Струга може да ја зајакне својата културна и економска жизненост, да ја подобри својата слика како центар за одржлив туризам и да ги урамнотежи потребите на жителите со оние на посетителите.



Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

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

M2.1.1: Воспоставување регулирана буфер-зона (LTZ) околу јадрото приоритет за пешаци



Трошок

55.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Избегни

Многу високо



Опис

Оваа мерка воведува зона со регулиран пристап која го опкружува јадрото на Струга со приоритет за пешаци, главно во рамките на 1. округ и делови од 3. округ, опфаќајќи ги улиците помеѓу коридорот покрај езерото (R1208) и внатрешната урбана патна мрежа, додека ги исклучува главните обиколни патишта. Зоната функционира како заштитен буфер за пешачката зона, спречувајќи непотребен транзитен сообраќај по тесните централни улици, додека го одржува пристапот за жителите, хотелите, јавниот превоз, доставите и овластените возила. Паркирањето и пристапот се управуваат преку дозволи и временски ограничувања, со што се намалува сообраќајниот метеж и притисокот за паркирање во близина на крајбрежјето и се заштитува квалитетот и привлечноста на централните и рекреативните области.



Слика



Model Superilles



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

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

M2.1.2: Воведете управување со пристап и паркирање врз основа на дозволи во рамките на регулираната зона за пристап



Трошок	75.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Избегни
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција воведува оперативни мерки за управување со пристапот и паркирањето во регулираната зона за пристап за да се поддржи нејзиното ефективно функционирање. Пристапот и паркирањето се управуваат преку дозволи и временски ограничувања, приспособени на различни групи корисници, како што се жители, хотели, даватели на услуги, доставување и овластени возила. Целта на акцијата е да се намали сообраќајниот метеж и притисокот за паркирање, особено во близина на крајбрежјето и централните рекреативни области, истовремено обезбедувајќи пристапност за клучните корисници. Мерките вклучуваат дефинирање на категории на пристап, правила за дозволи, временски прозорци за достава, процедури за спроведување и поддржувачки комуникациски алатки.

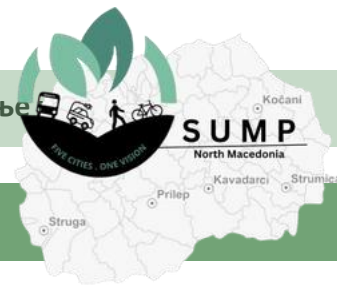
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

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

M2.2.1: Зони со ограничување на брзина од 30 км/ч на целата област и смирување на сообраќајот во станбените населби



Трошок	30.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

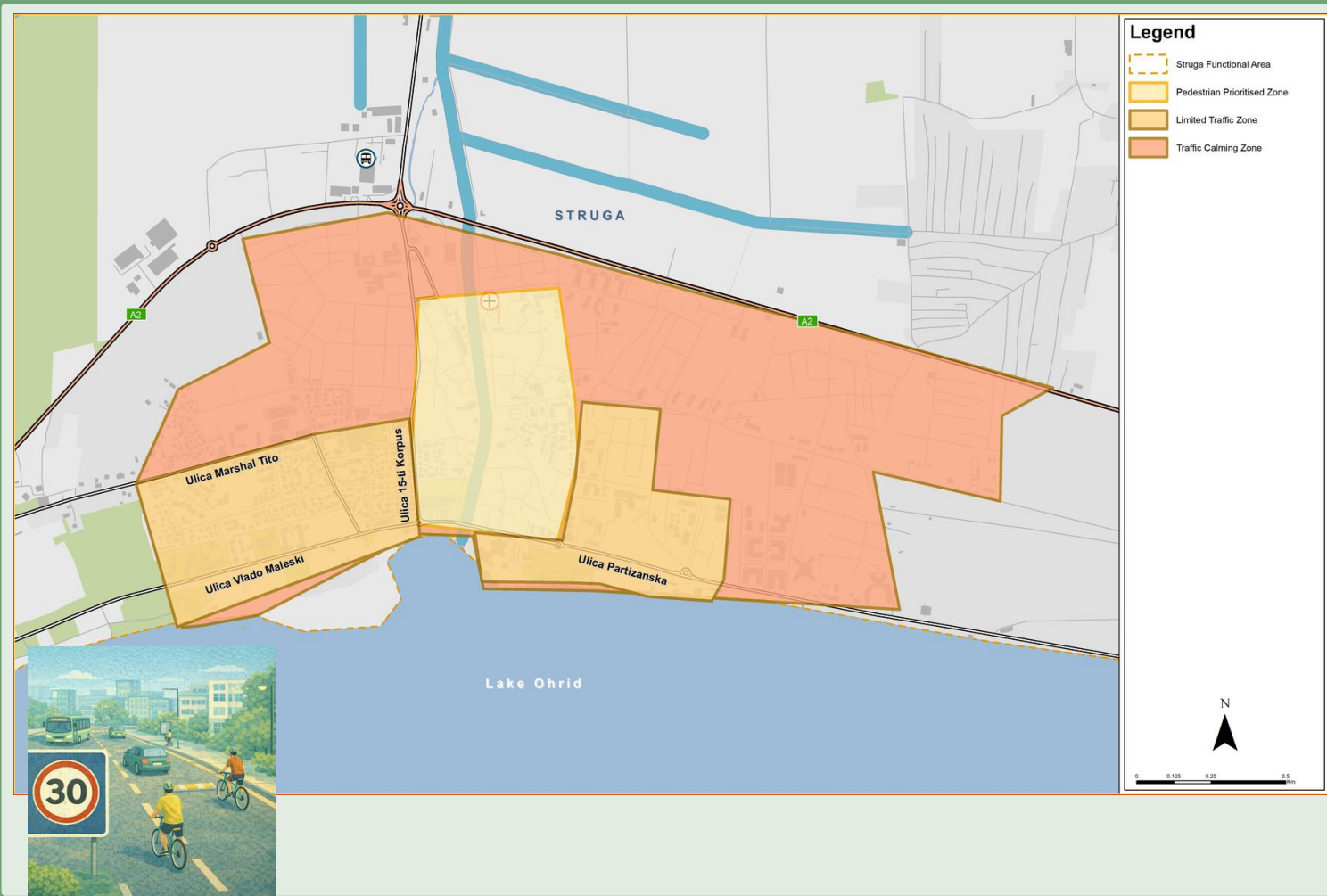
Одговорна институција
Статус на АСИ
Ефикасност

Општина Струга
Подобрување
Многу високо

Опис

Оваа акција воведува ограничувања на брзината од 30 км/ч на ниво на целата област, во комбинација со основни мерки за смирување на сообраќајот во станбените населби во 2., 3. и 4. округ на Струга. Таа се фокусира на локалните улици со претежно станбена функција и мешани корисници, вклучувајќи жители, деца, пешаци, велосипедисти и локални служби. Акцијата воспоставува јасна хиерархија на улици во населбата, каде што транзитниот сообраќај се обесхрабрува преку дизајн, а не преку ограничување. Мерките вклучуваат третмани на влезовите во населбите, сигнализација, ознаки на коловозот, визуелно стеснување и евтини физички елементи за смирување на сообраќајот каде што е потребно. Целта е да се создаде доследна средина со мала брзина што ја подобрува безбедноста, удобноста и перципираната квалитетност на живеење, притоа целосно одржувајќи го локалниот пристап за жителите и службите. Оваа акција ја формира основната рамка за смирување на сообраќајот во станбените области на Струга и ги поддржува секојдневното пешачење и возење велосипед без да се воведуваат ограничувања за пристап.

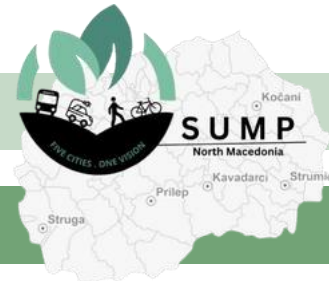
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

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

M2.2.2: Целни мерки за смирување на сообраќајот и подобрување на безбедноста на соседните улици кои се



Трошок

60.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Одговорна институција

Општина Струга



Статус на

Подобрување

АСИ



Ефикасност

Висока



Опис

Оваа акција обезбедува насочени мерки за смирување на сообраќајот и безбедносни интервенции на улици што ги поврзуваат станбените населби со училишта, локални центри и речниот/езериниот кеј, како и на собирачки улици лоцирани во рамките на населбите, но надвор од Зоната со намален сообраќај (LTZ). Овие улици имаат поголем обем на сообраќај и служат за повеќе функции, што бара поцелни и локациски специфични мерки. Вклучуваат подигнати пешачки премини, заострување на раскрсниците, стеснување на коловозите, брзиниски прагови, приоритет за пешаци и велосипедисти на клучни раскрсници и подобрување на видливоста во близина на училишта и јадра на активности. Акцијата има за цел да ја намали брзината на возилата, да ја подобри безбедноста при преминување и да управува со конфликтите помеѓу автомобилите, пешаците и велосипедистите на улиците со поголема фреквенција на сообраќај, без значително да го ограничува пристапот. Таа го дополнува M2.2.1 со тоа што се справува со безбедносните ризици на критичните врски и обезбедува континуитет на смирените сообраќајни услови помеѓу населбите и клучните дестинации.



Слика





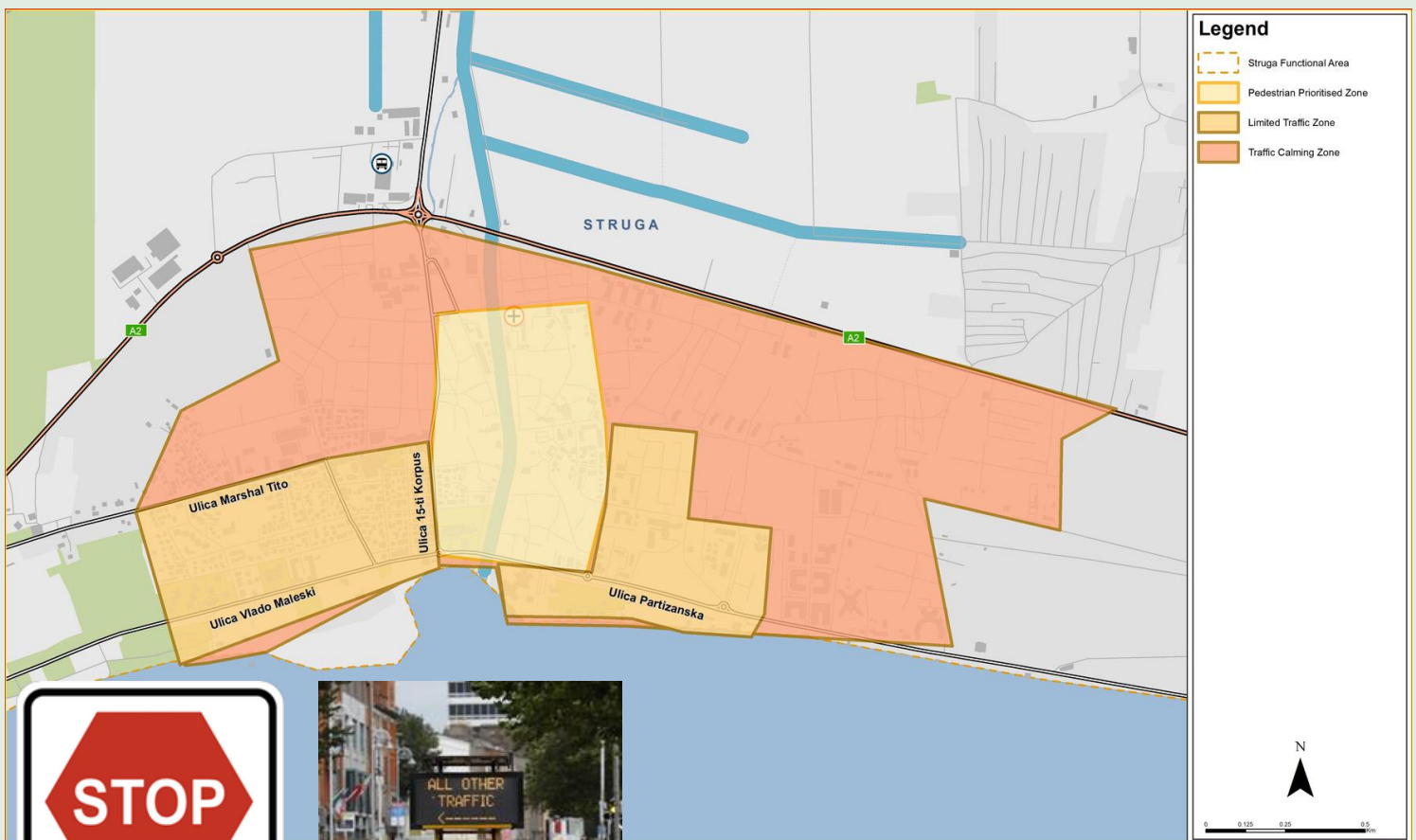
Трошок	30.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Избегнувајте
Ефикасност	Многу високо

Опис

Оваа акција дефинира и формализира збир на регулирани рути за транзитен сообраќај во Струга, насочувајќи ги регионалните и меѓуградските движења на возила кон главниот обиколен пат и артериските патишта надвор од централното урбано подрачје. Акцијата јасно идентификува кои патишта се наменети да го прифатат транзитниот сообраќај, а кои улици не се, врз основа на нивната функционална улога во урбаната хиерархија на патишта. Имплементацијата се фокусира на означување на рути, сообраќајна сигнализација, насочување и регулаторни мерки кои ги упатуваат возачите да го избегнуваат централното урбано подрачје и крајбрежниот коридор. Со насочување на транзитниот сообраќај кон соодветните патишта, акцијата го намалува непотребното движење на возила во центарот на градот и спречува користење на централните улици како пречици.

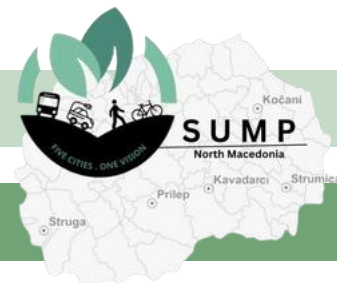
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.3: Дефинирајте регулирани рути за транзитен сообраќај

M2.3.2: Ограничете го транзитниот сообраќај на централните и споредните улици, додека се одржува локалниот пристап



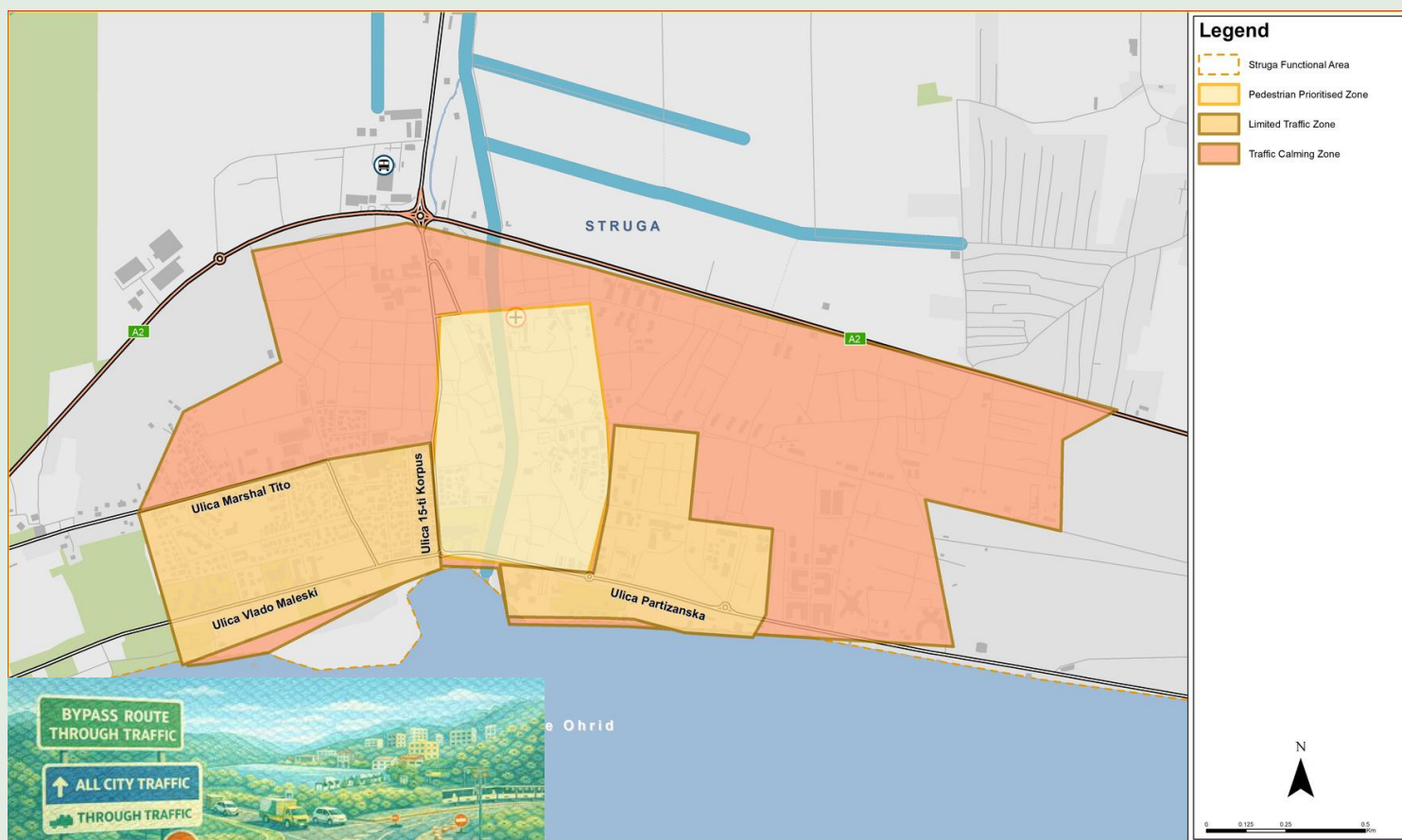
Трошок	45.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Избегнувајте
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција дефинира и формализира збир на регулирани рути за транзитен сообраќај во Струга, насочувајќи ги регионалните и меѓуградските движења на возила кон главниот обиколен и артериските патишта надвор од централното урбано подрачје. Акцијата јасно ги идентификува патиштата наменети за прооден сообраќај и улиците што не се, врз основа на нивната функционална улога во урбаната хиерархија на патишта. Имплементацијата се фокусира на назначување на рути, сообраќајна сигнализација, упатства за ориентација и регулаторни мерки кои ги насочуваат возачите подалеку од централното урбано подрачје и крајбрежниот коридор. Со насочување на проодниот сообраќај кон соодветните патишта, акцијата го намалува непотребното движење на возилата во центарот на градот и спречува користење на централните улици како пречици.

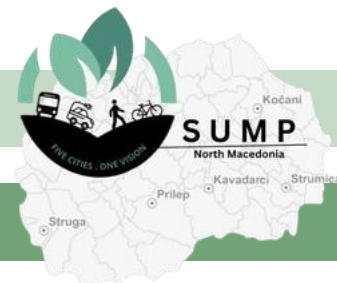
Слика



Регулирање на пристапот и смирување на сообраќајот

M2.4: Воведување на училишни улици

M2.4.1: Воведете училишни улици со временски ограничувања на сообраќајот



Трошок

35.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Опис

Оваа акција воведува привремени или трајни училишни улици во Струга преку примена на насочени сообраќајни ограничувања околу влезовите на училиштата за време на доаѓањето и заминувањето. Моторизиранит сообраќај е ограничен или забранет во непосредната околина на училиштата за да се намалат судирите помеѓу возилата и децата, да се подобри безбедноста на пешачките премини и да се создадат поспокојни услови на улиците. Акцијата вклучува употреба на физички или подвижни бариери, сигнализација, контрола на пристапот за време на најпрометните училишни часови и координација со околните зони од 30 км/ч и мерки за смирување на сообраќајот. Пристапот се одржува за жителите, службите за итни случаи и возилата за основни услуги. Со давање приоритет на безбедноста на децата и активниот превоз, училишните улици го поттикнуваат пешачењето и возењето велосипед, додека придонесуваат за побезбедни и поздрави населби.



Одговорна институција

Општина Струга



Статус на

Избегнувајте

АСИ

Ефикасност

Многу високо

T



Слика



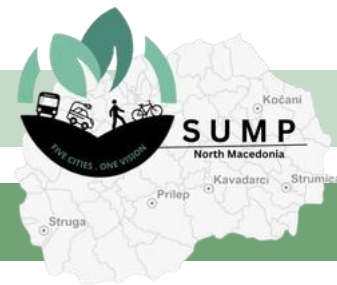
zona



Патна мрежа

МЗ.2: Редизајн на крстосници за побезбедно преминување и пофлуиден сообраќај

МЗ.2.1: Систем за информации во реално време на автобуската станица во Струга



Трошок

400.000 €



Период

Краток



Приоритет

Ниско



Опис

Оваа акција воведува дигитален информациски систем во реално време на главната автобуска станица во Струга, која се наоѓа во близина на раскрсницата на улицата "Пролетерски бригади" и патот А2. Патниците во моментот се соочуваат со неизвесност во врска со времето на поаѓање на автобусите и доцнењата, што ја одвраќа желбата за користење на јавниот превоз и ја зголемува зависноста од приватните автомобили. Инсталирањето на ЛЕД-информативни табли, интегрирани со ГПС-систем за следење во автобусите и минибусите, ќе обезбеди ажурирани информации во живо за пристигнувањата, поаѓањата и прекините во сообраќајот. Интеграцијата со мобилна апликација ќе им овозможи на патниците да ги проверуваат возните редови од секаде во градот, вклучувајќи ги и станбените области како што се Мислешево и Лабуништа. Со подобрување на сигурноста и транспарентноста, овој систем ќе ја зголеми довербата во јавниот превоз, ќе го намали времето на чекање и ќе поттикне премин од приватни возила кон одржливи колективни начини на превоз.



Слика



Одговорна институција

Општина Струга



Статус на

Подобри

АСИ

Ефикаснос

Средно

T

Passenger Information Apps



Information System on Web Site



Call Centre



Informing with Document



Bus Stop Information Unit



Smart Stops



In-Vehicle Passenger on Board



Патна мрежа

МЗ.2: Редизајн на крстосниците за побезбедно преминување и пофлуиден сообраќај

МЗ.2.2: Пилот-проект за паметни автобуски постојки



Трошок

150.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Опис



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Ниско

Пилот-проектот ќе воведи "паметни автобуски постојки" долж улицата "Партизанска", еден од најпрометните урбани коридори во Струга, кој ги поврзува станбените населби со централното подрачје и кејот на реката. Овие постојки ќе имаат дигитални панели на соларна енергија кои прикажуваат информации за пристигнување на автобусите во реално време, мапи на рути и ажурирања за патувањето на повеќе јазици, за да им служат и на жителите и на туристите. Дополнителните погодности како што се засолништа заштитени од временски услови, седишта и карактеристики за пристапност ќе обезбедат инклузивност. Пилот-проектот првично ќе опфати три главни автобуски постојки, вклучувајќи ја и онаа најблиску до шеталиштето покрај реката Црн Дрим, пред да се прошири низ целиот град. Со комбинирање на информатичката технологија со удобноста за корисниците, оваа акција има за цел да го поттикне користењето на јавниот превоз, да ја намали зависноста од приватните автомобили и да ја зголеми привлечноста на автобуската мрежа како модерна и сигурна опција за мобилност.



Слика



Системи за паркирање

M4.2: Прилагодување на надоместоците за паркирање за да се намали долгорочната употреба на автомобили во централните области



M4.2.1: Воведување диференцирани тарифи за паркирање врз основа на локација и времетраење

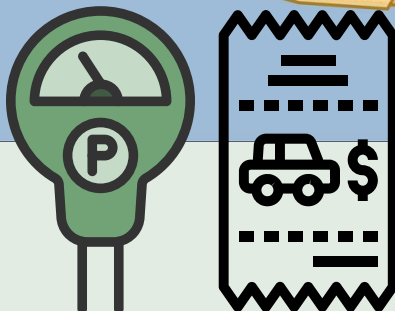
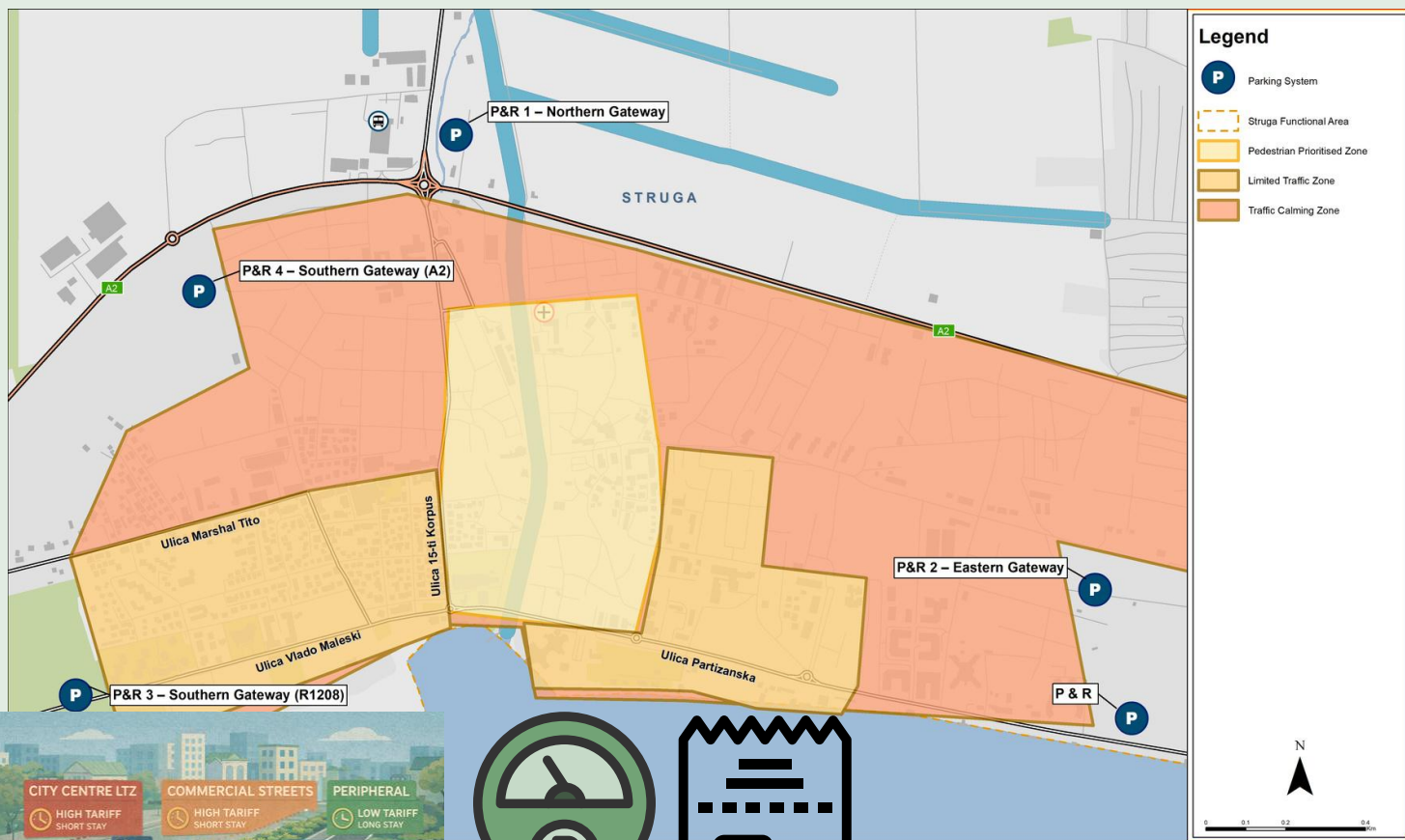
Трошок	35.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо
Опис	

- Одговорно тело
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Струга
Промена
Многу висок

Оваа акција воведува диференциран систем на тарифи за паркирање во Струга, заснован на локацијата, времетраењето и побарувачката, со повисоки такси и построги временски ограничувања кои се применуваат во централните области близу до центарот на градот и крајбрежјето, вклучувајќи ги и зоните со мален сообраќај (LTZs). Целта е да се одврати долгорочното и приградското паркирање во области со голема побарувачка и да се поттикне ротацијата на паркинг местата. Пониски тарифи или бесплатно паркирање се задржуваат во периферните паркинг зони, парк-енд-рајд објектите и надворешните зони за да се поттикне премин кон пешачење, возење велосипед и јавен превоз за пристап до центарот. Акцијата се фокусира на тарифната зонизација, структурата на цените, временските ограничувања и јасната комуникација со корисниците. Оваа акција го формира клучниот инструмент за управување со побарувачката за паркирање во централниот дел на Струга

Слика



Системи за паркирање

M4.2: Прилагодете ги надоместоците за паркирање за да се намали долгорочната употреба на автомобили во централните
M4.2.2: Воведување дозволи за паркирање за резиденти, стимулации за периферно паркирање и зајакната примена



Трошок

75.000 €



Одговорно тело

Општина Струга



Период

Средно



Статус ASI

Сметање



Приоритет

Средно



Ефикасност

Високо



Опис

Оваа акција го дополнува диференцираниот тарифен систем со воведување дозволи за паркирање за жителите во густо населените населби во близина на центарот на градот, со намалени тарифи за жителите за да се подобри достапноста на паркинг-места и да се ограничат прелеаните ефекти од централните ограничувања за паркирање. Паралелно, акцијата ја зајакнува примената на прописите за паркирање по пешачките улици, училишните зони и велосипедските патеки преку појасни ознаки, столпчиња, саксии за растенија и физички мерки за спречување на нелегално паркирање. Дополнителни резервирани паркинг-места се обезбедуваат за лица со намалена подвижност, корисници за краткотраен престој, службени возила и сервиси за споделување автомобили (на пр. Kerzo). Акцијата обезбедува регулацијата на паркирањето да биде фер, спроведлива и социјално избалансирана, притоа поддржувајќи ги одржливите избори на начин на патување и заштитувајќи го квалитетот на јавниот простор.



Слика



Системи за паркирање

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

М4.3.1: Спроведување на прописи и физички бариери против нелегално паркирање



Трошок

30.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Опис

Оваа акција ја зајакнува примената на прописите против нелегалното паркирање на улиците во Струга со приоритет за пешаци, во училишните зони, на коридорите покрај езерото и по велосипедските патеки. Фокусот е на спречување на паркирањето на тротоарите, пешачките премини, велосипедските ленти и тесните улици, особено во чувствителните области во близина на крајбрежјето и реката. Акцијата комбинира засилена примена на прописите со физички препреки, како што се столпчиња, саксии за растенија и јасни хоризонтални и вертикални ознаки, за трајно спречување на нелегалното паркирање. Овие мерки ја подобруваат безбедноста и пристапноста за пешаците и велосипедистите, ги штитат мерките за смирување на сообраќајот и регулација на пристапот и спречуваат ерозија на квалитетот на јавниот простор предизвикана од неформалното паркирање, особено за време на сезонските периоди со голема побарувачка.



Одговорно тело

Општина Струга



Статус на АСИ

Промена



Ефикасност

Многу високо



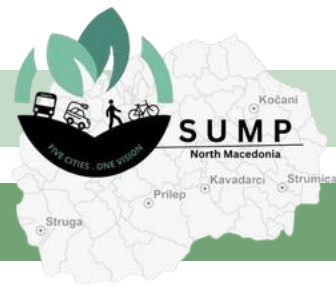
Слика



Системи за паркирање

M4.4: објекти за паркирање и возење во близина на клучните
транзитни центри

M4.4.1 – Развијте периферни објекти за паркирање и возење на
клучните градски влезови



Цена

225.000 €

Период

Среден/долг

Приоритет

Високо

Опис

Одговорна
институција

Општина Струга

Статус ASI

Промена

Ефикасност

Висока

Оваа акција се фокусира на планирањето, развојот и основното функционирање на вози и паркирај (P&R) објекти на стратешки влезни локации на периферијата на Струга, со цел да се пренасочи влезниот сообраќај пред да навлезе во урбаното јадро. Развиени се четири паркинзи "паркирај и вози" во близина на главните пристапни коридори, вклучувајќи го Северниот влез (R1201 / индустриска зона), Источниот влез (раскрсница A2 / R1208) и Јужниот влез (R1208 – пристап до езерото). Објектите се дизајнирани со ограничено влијание врз сообраќајот, безбеден пристап за пешаци и јасни поврзувања со автобуските постојки и велосипедските патеки. Обезбедени се кратки пешачки патеки, основни патокази, осветлување и паркинг за велосипеди за да се обезбеди употребливост. Локациите првенствено се наменети за секојдневните патници, регионалниот сообраќај, посетителите и сезонските туристички текови, со што се намалува притисокот врз централните улици и паркинзите. Оваа акција го воспоставува физичкиот 'рбет' на системот паркирај и патувај и овозможува последователни мерки за управување со побарувачката.

Слика



Системи за паркирање

M4.4: Развијте објекти за паркирање и возење во близина на клучните транзитни центри

M4.4.2 – Интегрирање на паркирај и вози објекти со системот за наплата, контрола на пристап и сезонско управување со сообраќајот



Цена

60.000 €



Период

Среден/долг



Приоритет

Високо



Опис

Оваа акција ја спроведува оперативната и регулаторната рамка што обезбедува ефикасна употреба на парк-енд-рајд објектите. Мерките вклучуваат динамични патокази на градските влезови кои ги упатуваат возачите кон парк-енд-рајд локациите, сезонски ограничувања за пристап до централните области за време на летните и празничните периоди и сезонска стратегија за цени на паркирањето која го одвračа паркирањето во центарот, а го поттикнува користењето на периферните парк-енд-рајд објекти. Во централното градско подрачје, на улиците покрај езерото и реката се применуваат повисоки цени за паркирање во периоди на густ сообраќај, додека на локациите "паркирај и вози" се нуди бесплатно или поевтино паркирање. Се одржува приоритетен пристап за жителите и јавниот превоз, а се воведуваат и привремени ограничувања за да се спречи преоптоварување на централното подрачје од ненадејни сообраќајни бранови.



Одговорна институција

Општина Струга



Статус на АСИ

Промена



Ефикасност

Многу висок



Слика





Трошок

700.000 €



Одговорна институција

Општина Струга



Период

Краток



Статус ASI

Промена



Приоритет

Високо



Ефикасност

Висока

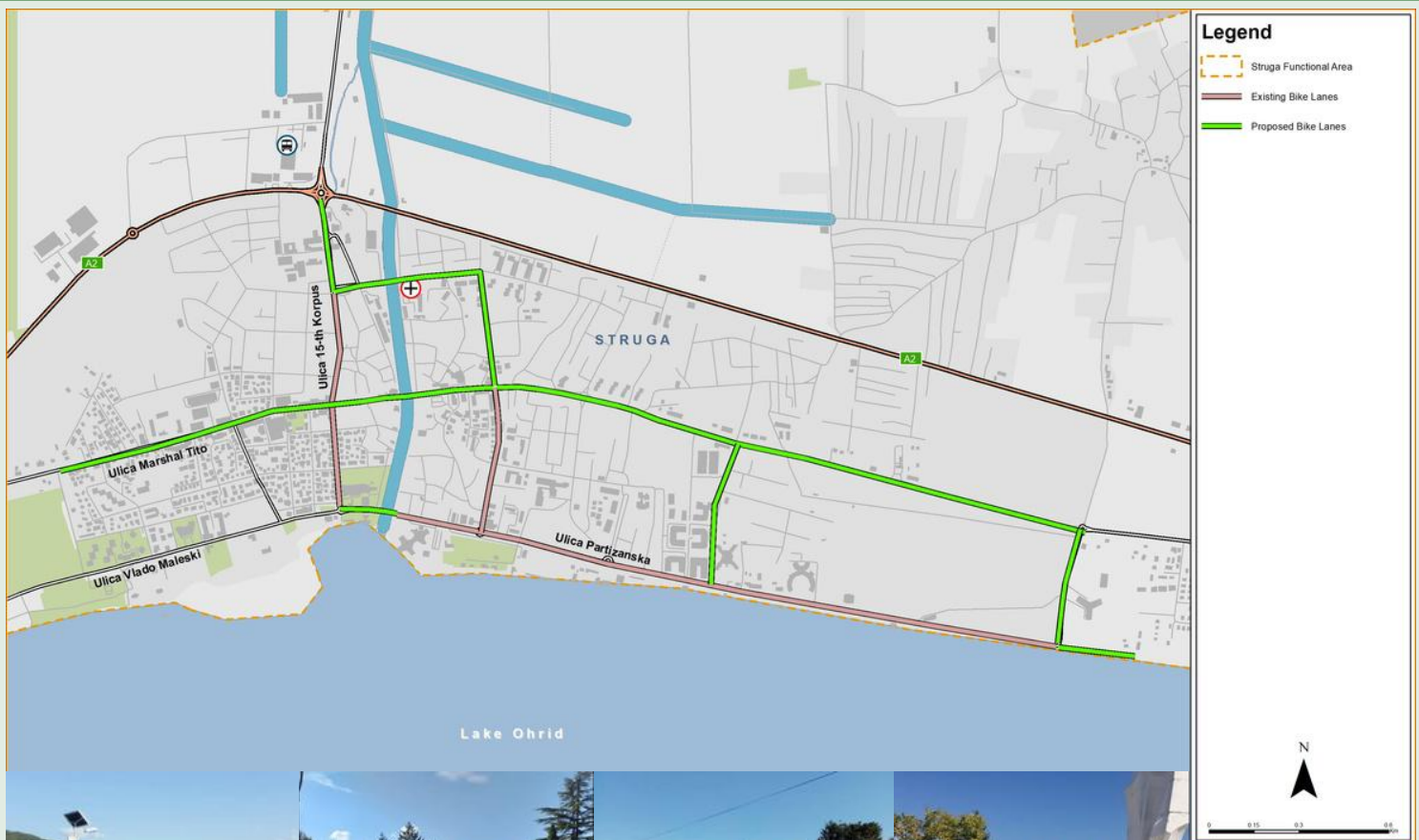


Опис

Во моментот, Струга има многу ограничена велосипедска мрежа од само 3,4 км, при што најдолгата патека се протега од улицата "Партизанска" до "Еуротел". Оваа акција предлага проширување на велосипедската мрежа по двете страни на реката Црн Дрим, поврзувајќи ја речната прошетка со станбените населби како Мислешево и Окиси. Патеките ќе бидат физички одделени од сообраќајот на автомобили за да се подобри безбедноста и привлечноста. Со поврзување на кејот со клучните образовни и рекреативни области, проширената мрежа ќе поттикне секојдневни велосипедски тури и ќе ја намали зависноста од приватни автомобили. Акцијата исто така има за цел да го интегрира велосипедизмот со други одржливи начини на превоз, вклучувајќи ги пешачките зони и автобуската станица, правејќи ја Струга поврзан и отпорен град.



Слика





Трошок

100.000 €



Период

Краток



Приоритет

Високо



Одговорна
институција



Статус ASI



Ефикасност

Општина Струга

Промена

Висока

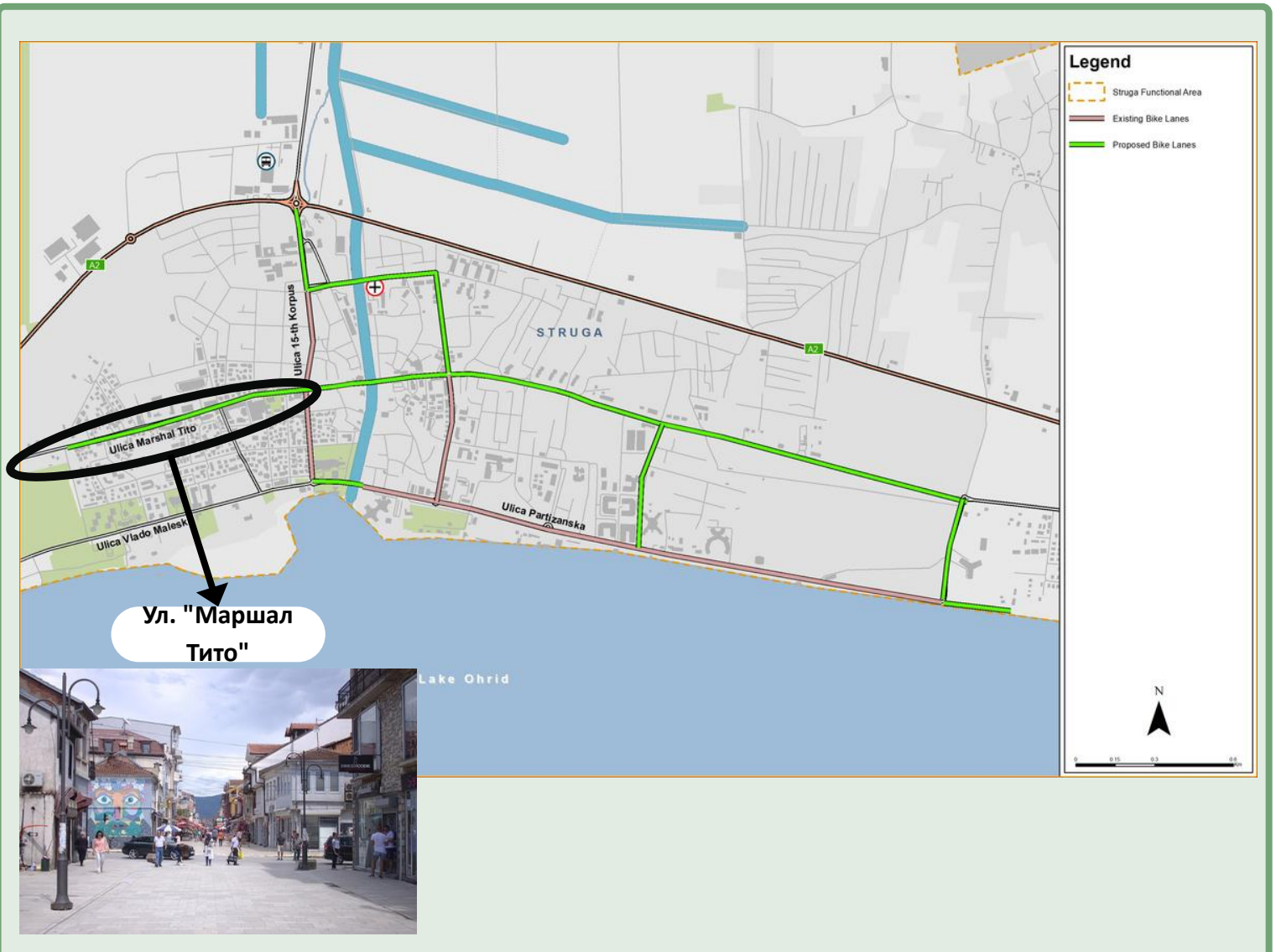


Опис

Улицата "Маршал Тито" е една од најпрометните урбани оски во Струга, поврзувајќи го централниот плоштад со кејот и комерцијалните зони. Сепак, ѝ недостасуваат наменети велосипедски патеки, што ги принудува велосипедистите да го делат просторот со автомобилите и пешаците. Оваа акција воведува безбеден, јасно обележан велосипедски коридор долж оваа улица, со одделување со столпчиња каде што обемот на сообраќајот е голем. Кордонот ќе се поврзе со постоечките велосипедски патеки на улицата "Партизанска" и со пешачката прошетка покрај реката Црн Дрим. Со подобрување на безбедноста и видливоста, оваа акција ќе поттикне повеќе жители и туристи да возат велосипед, ќе го намали сообраќајниот метеж и ќе ги поддржи целите за одржлив туристички развој на Струга.



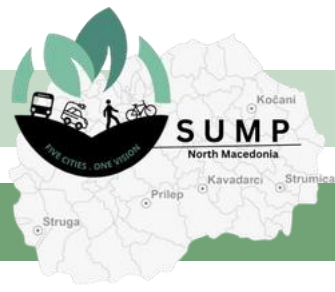
Слика



Градски велосипедизам

M5.2: Воведување на јавни системи за споделување велосипеди

M5.2.1: Пуштање во употреба на пилот-системот за споделување велосипеди во Струга



Трошок	250.000 €
Период	Краток
Приоритет	Средно

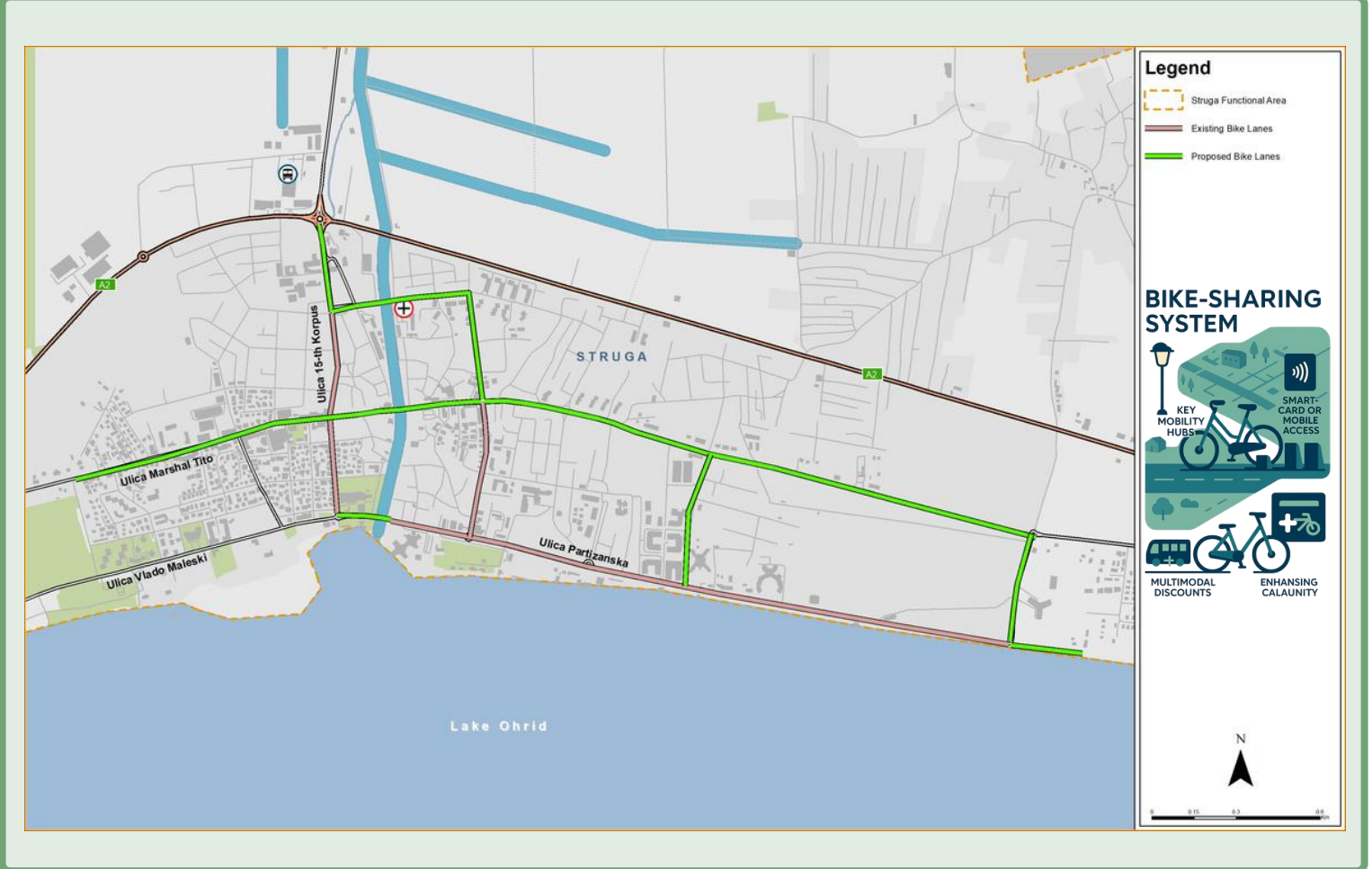
- Одговорна институција
- Статус ASI
- Ефикасност

Општина Струга
Промена
Средно

Опис

Оваа акција воведува систем за споделување велосипеди од мал обем, базиран на апликација во Струга, користејќи модел без станици (без фиксни станици за прицврстување). Корисниците ќе можат да лоцираат, отклучуваат и плаќаат за велосипеди директно преку мобилна апликација, која ги прикажува достапните велосипеди во реално време околу централниот плоштад, автобускиот терминал, кејот покрај реката и други клучни дестинации. Во моментов, во Струга недостасуваат какви било услуги за споделена мобилност, што го прави возењето велосипед помалку достапно за оние без сопствени велосипеди. Пилот-проектот ќе обезбеди околу 50 паметни велосипеди, вклучувајќи и електрични велосипеди, опремени со ГПС и паметни брави. Виртуелни зони за паркирање ќе бидат дефинирани преку геогради во близина на главните точки што генерираат патувања, како што се училишта, хотели, пазари и туристички атракции, со што ќе се обезбеди велосипедите да бидат паркирани на безбедни и уредни локации, наместо да бидат расфрлани случајно во јавниот простор. Со нудење флексибилна, лесно достапна алтернатива за кратките патувања со автомобил, системот ќе го намали сообраќајниот метеж и притисокот за паркирање, ќе го подобри квалитетот на воздухот и ќе ја поддржи транзицијата на Струга кон одржлив туризам и мобилност, а истовремено ќе генерира вредни податоци за побарувачката за возење велосипед за да се насочат понатамошните подобрувања на мрежата.

Слика



Градски велосипедизам

M5.3: Поставување безбедни јавни паркинзи за велосипеди

M5.3.1: Поставување на безбедни капацитети за паркирање велосипеди

Трошок	125.000 €
Период	Средно
Приоритет	Ниско

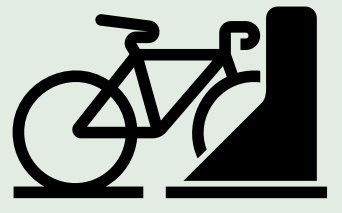
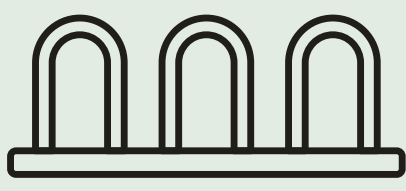
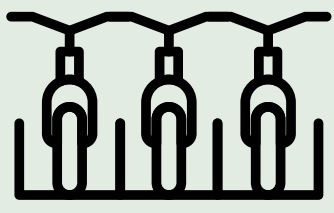
Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Подобрување
Ефикасност	Ниско

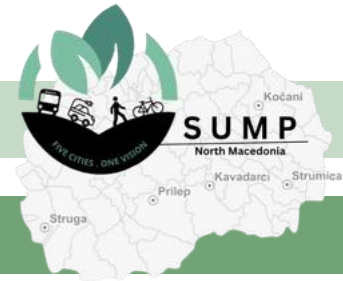
Општина Струга
Подобрување
Ниско

Опис

Недостатокот на безбедно паркирање е една од главните пречки за возењето велосипед во Струга. Оваа акција го решава проблемот со поставување на модерни, безбедни велосипедски држачи и покриени паркинг-шатори на стратешки локации како што се шеталиштето покрај реката, училиштата по должината на улицата "Пролетерски бригади" и главниот пазар. Објектите ќе бидат дизајнирани да бидат отпорни на кражби и вандализам, со покриеност од видео надзор во пофреквентните области. Обезбедувањето безбедно место за паркирање ќе ги поттикне повеќе жителите да возат велосипед секојдневно, особено учениците и патниците. Акцијата директно го поддржува прометот на начин на кој се овозможува попрактично и попоуздано возење велосипед, истовремено придонесувајќи за намалување на зависноста од автомобили и сообраќајниот метеж во централниот дел на Струга.

Слика





Трошок

100.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобри

Средно



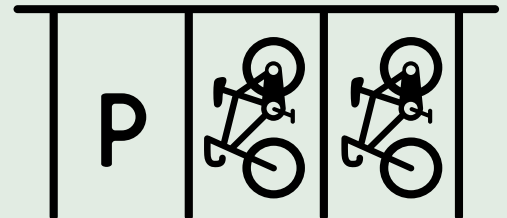
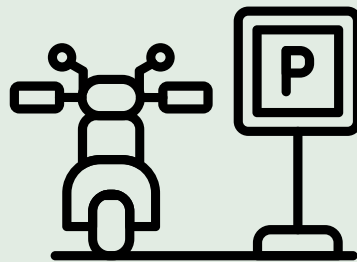
Опис

Оваа акција воспоставува центри за паркирање велосипеди на периферните рабови на градскиот центар на Струга, создавајќи стратешки врски помеѓу надворешните станбени области и јадрото со приоритет за пешаци. Центрите ќе бидат лоцирани во близина на патот Луково (коридор А2) и на западната влезна точка од Вевчани, каде што приливот на автомобили во центарот е најинтензивен. Секоја станица ќе има безбедни, капацитетски големи држачи за велосипеди, станици за полнење на електрични велосипеди и директни врски до блиските автобуски постојки за да се овозможат лесни мултимодални префрлувања. Овие објекти ќе служат како транзициски точки каде што патниците и посетителите можат безбедно да ги остават своите велосипеди пред да влезат пеш во зоните без автомобили или во кои пешаците се доминантни. Со намалување на притисокот од сообраќај околу централниот плоштад и кејот на Црн Дрим, оваа иницијатива ја подобрува пристапноста, го поддржува практикувањето на "паркирај и патувај" и ја зајакнува улогата на Струга како модел за одржлива регионална мобилност во југозападниот регион.



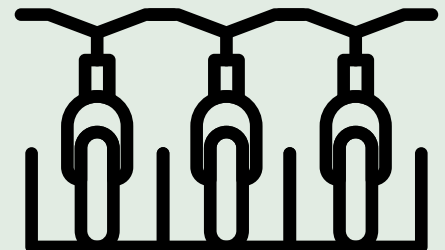
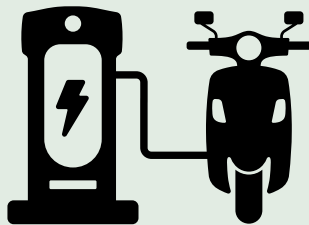
Слика

Интеграција



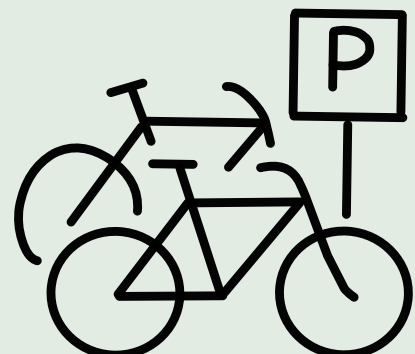
Безбедност

Пристапност



Еколошки пријателски

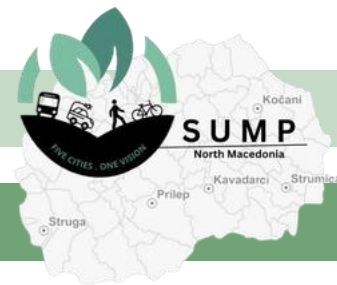
Поврзаност



Одржливост

Јавен превоз

М6.1: Зголемување на фреквенцијата на услугите на јавниот превоз
М6.1.1: Зголемување на фреквенцијата на автобуси на линијата Лабуништа–Струга



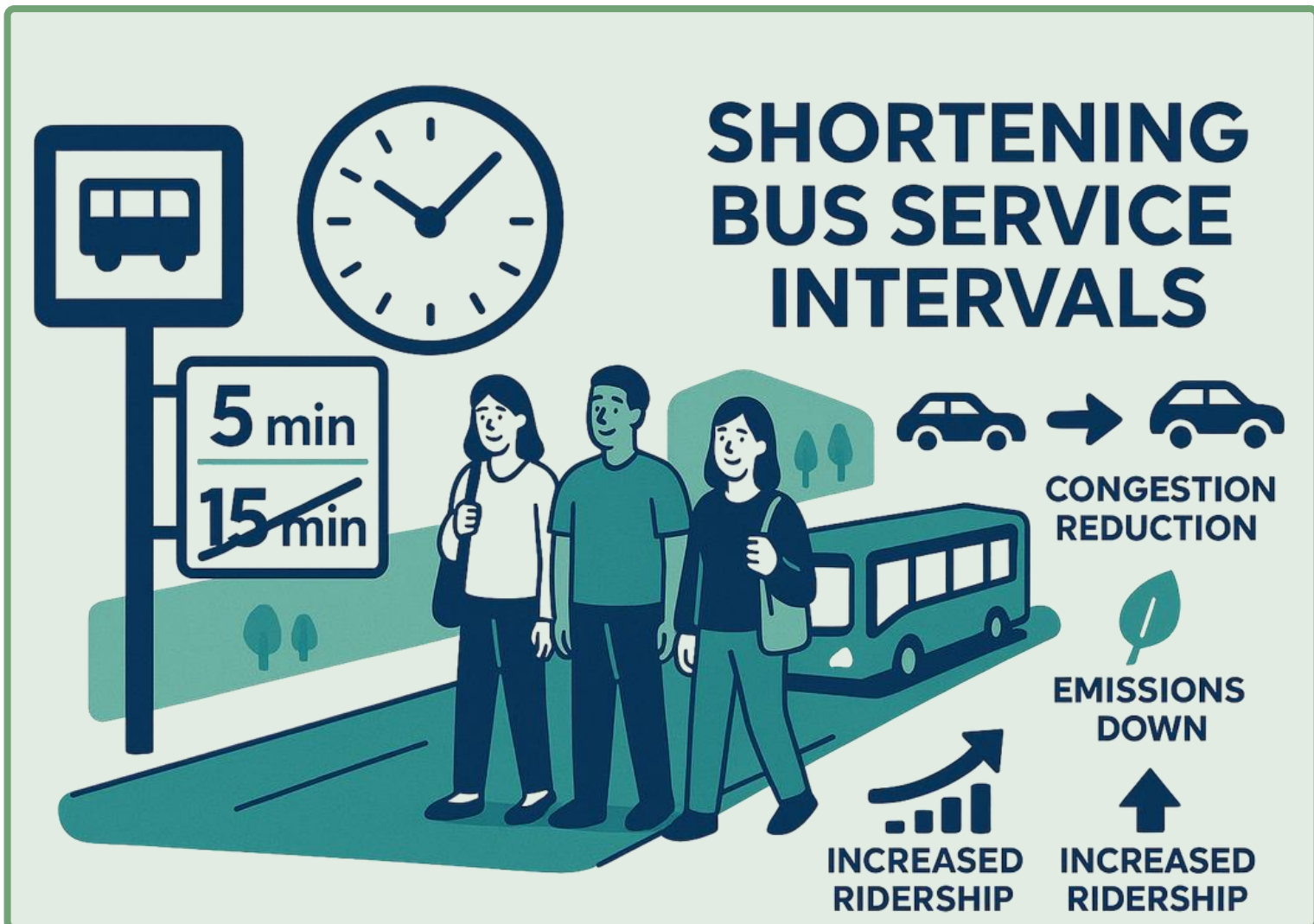
Трошок	125.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

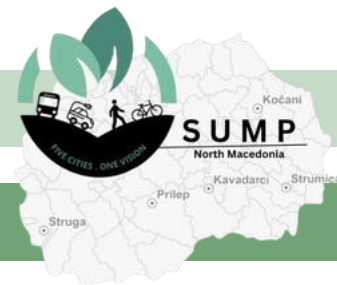
Одговорна институција	Општина Струга
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Високо

Опис

Лабуништа е едно од најголемите околни населени места на Струга и создава значителна побарувачка за патување до центарот на градот. Во моментот, линијата 11 сообраќа на секои 30 минути, што доведува до пренатрупаност за време на шпиц-часовите. Оваа акција предлага зголемување на фреквенцијата на автобусите на секои 15 минути за време на утринскиот и вечерниот шпиц. Ќе бидат распоредени дополнителни автобуси, особено по улицата "Пролетерски Бригади" и кај преминот на реката Црн Дрим, каде што сообраќајниот метеж е најголем. Подобрената фреквенција на услугите ќе ги поттикне жителите да се префрлат од приватни автомобили на автобуси, со што ќе се намалат емисиите и ќе се олесни сообраќајниот метеж во центарот на градот и околу автобуската станица. Со давање приоритет на коридорите со голема побарувачка, оваа акција ја подобрува сигурноста, правичноста и пристапот до образование, здравствена заштита и можности за вработување.

Слика





Трошок

100.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Одговорна институција



Статус ASI



Ефикасност

Општина Струга

Промена

Високо



Опис

Многу автобуски линии во Струга во моментов работат со намален или без сообраќај во вечерните часови и за време на викендите, што ја ограничува достапноста за студентите, работниците во смени и туристите. Со оваа мерка се воведува продолжен вечерни сообраќај до 23:00 часот и се додаваат викенд-возења на клучните линии како што се Враништа–Струга и Октиси–Струга. Зајакнатото покривање ќе ја поддржи ноќниот живот, културните настани долж прошетката "Црн Дрин" и туристичките активности околу Охридското Езеро. Со решавање на временските празнини во услугата, градот ќе создаде поинклузивна и поугледна транспортна мрежа, намалувајќи ја зависноста од такси-превоз и приватни автомобили. Оваа акција обезбедува мобилност за сите жители, без оглед на времето од денот или социоекономската позадина.



Слика



**EVENING
SERVICE
UNTIL 23:00**



WEEKENDS

STRUGA

VRANISHTA-STRUGA

OKTISI-STRUGA

BLACK DRIN

LAKE OHRID



ACCESSIBILITY

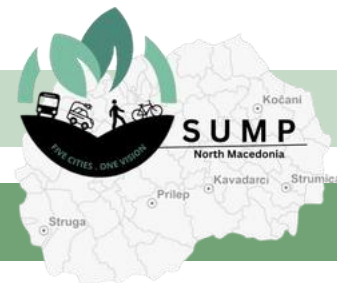


**REDUCED
TAXIS/CARS**

Јавен превоз

М6.2: Проширете го опфатот на рутите до населбите со
недоволно опслужување

М6.2.1: Пренасочување на автобуските линии



Трошок

50.000 €



Одговорно
тело

Општина Струга



Период

Средно



Статус ASI

Промена



Приоритет

Високо



Ефикасност

Високо

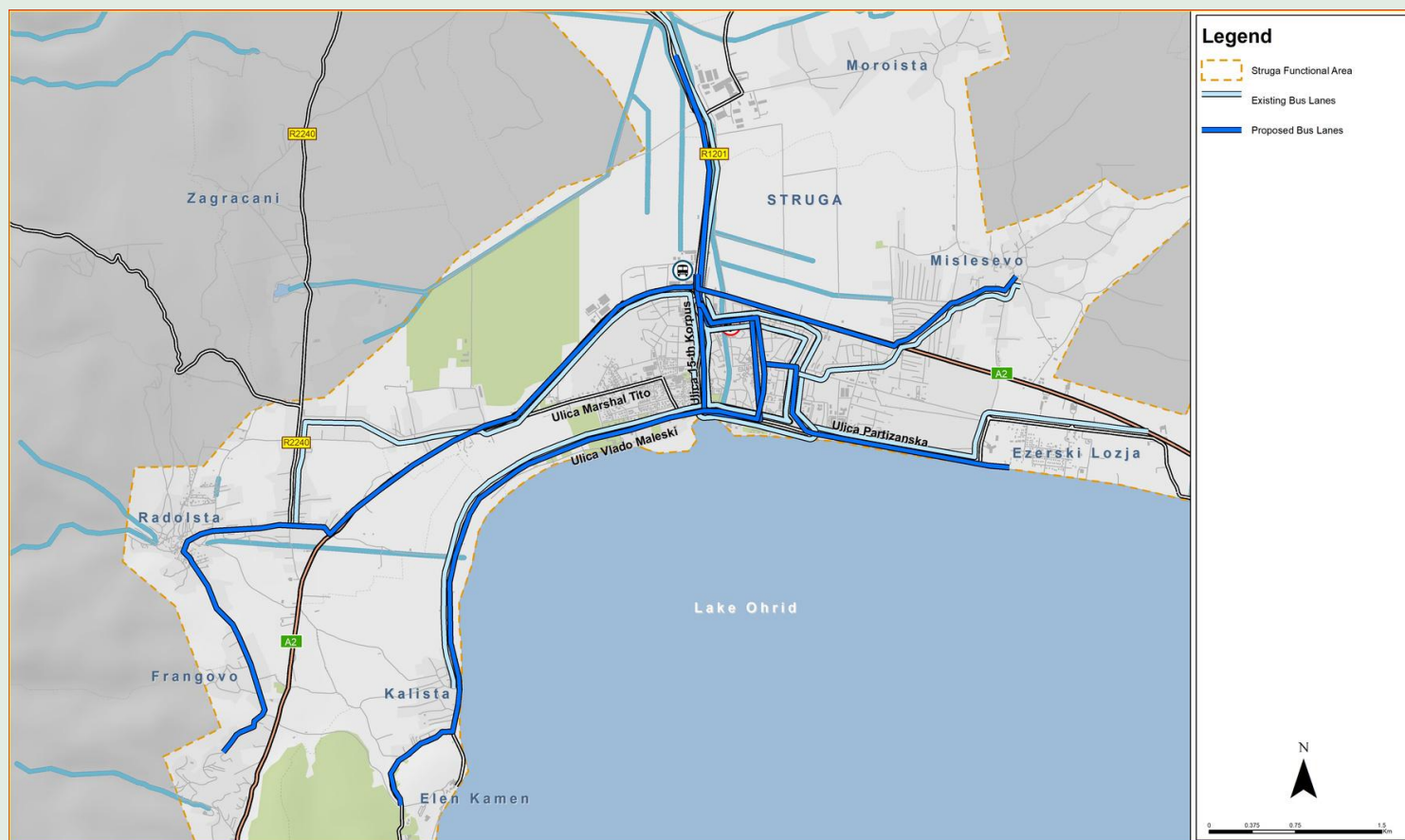


Опис

Оваа акција ја пренасочува постоечката урбана автобуска линија во Струга, наместо да создава целосно нова услуга. Прилагодената траса обезбедува подиректни и појасни врски помеѓу станбените области, централниот плоштад, автобускиот терминал, училиштата, клучните јавни услуги и речното/туристичкото подрачје, притоа во голема мера одржувајќи го опфатот за сегашните корисници. Со отстранување на непотребните обиколки и преместување или додавање на неколку стратешки станици, мерката го скратува времето на патување, ја подобрува сигурноста и ја прави рутата полесна за разбирање. Тоа е евтина интервенција што се спроведува брзо, која го поддржува ПОУМ со тоа што го прави јавниот превоз поконкурентен со кратките патувања со автомобил и поттикнува премин од користење на приватни автомобили без да се зголемува капацитетот на патиштата.



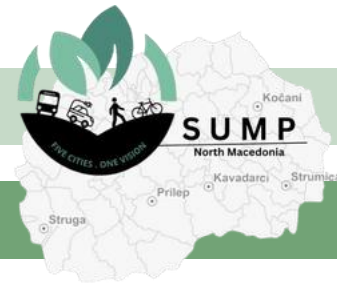
Слика



Јавен превоз

М6.2: Проширете го опфатот на рутата до недоволно опслужени населби

М6.2.2: Проширување на автобуската услуга до туристичките



Трошок

40.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Одговорна институција



Статус ASI



Ефикаснос

T

Општина Струга

Смена

Високо



Опис

Туристичките зони на Охридското Езеро, особено долж јужниот крајбрежен појас, се слабо опслужени со јавен превоз. Туристите и жителите често се потпираат на автомобили или такси за да пристапат до овие области, што доведува до сообраќајни гужви и притисок за паркирање во близина на езерото. Оваа акција ги продолжува избраните автобуски линии за да опслужат клучни туристички места, со постојки во близина на плажите, хотелите и културните знаменитости. Сезонските прилагодувања ќе обезбедат поголема фреквенција во текот на летните месеци. Со зајакнување на врските помеѓу центарот на градот, крајбрежјето и околните села, оваа иницијатива поддржува одржлив туризам, ја намалува зависноста од автомобили и го подобрува искуството на посетителите. Исто така, ова се совпаѓа со пошироката стратегија на Струга за промовирање на нејзините природни и културни богатства, истовремено зачувувајќи го квалитетот на животната средина.



Слика



Јавен превоз

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

М6.3.1: Екрани за информации за патници во реално време на клучни автобуски постојки



Трошок

200.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Ниска



Опис

Оваа акција се фокусира на инсталирање дисплеи за информации за патници во реално време (RTPI) на најпрометните автобуски постојки во Струга, вклучувајќи ја автобуската станица, улицата "Партизанска" и централната пешехалка покрај реката. Во моментот, патниците се потпираат на статични возни редови кои често не ги одразуваат доцнењата, создавајќи неизвесност и одвраќајќи од користење на јавниот превоз. Новите дисплеи ќе обезбедуваат информации во живо за пристигнувањето и заминувањето на автобусите со помош на ГПС-следење и централен сервер. Ќе биде додадена и повеќејазична поддршка за да се услужат туристите кои го посетуваат Охридското Езеро. Со зголемување на сигурноста и транспарентноста, оваа мерка ќе го направи патувањето со автобус поатрактивно, ќе го намали времето на чекање и ќе го поттикне префрлувањето на сообраќајот од приватни автомобили на јавен превоз, со што директно ќе придонесе за одржлива мобилност во Струга.



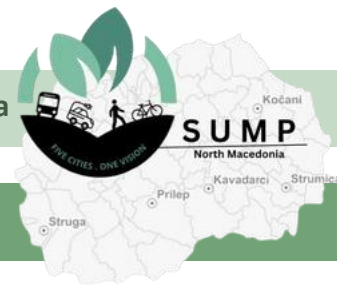
Слика



Јавен превоз

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

М6.3.2: Мобилна апликација и веб-портал за следење на јавниот превоз



Трошок

180.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Средно



Опис

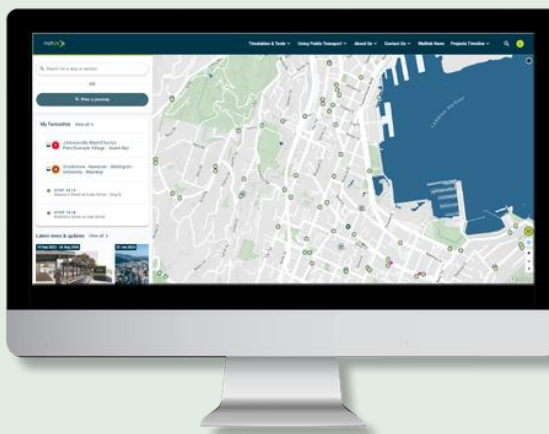
Оваа акција воведува специјална мобилна апликација и веб-портал за следење на автобуските и минибус-превозите во Струга во реално време. Патниците ќе можат да ги проверуваат рутите, проценетите времиња на пристигнување, застоите и прекините во сообраќајот од која било локација, вклучувајќи ги и надворешните населени места како Лабуништа, Октиси и Подгорци. Апликацијата исто така ќе интегрира планирање на рути и информации за цените на билетите, што ќе им олесни на жителите и на туристите да се движат низ градот. Со проширување на информациите во реално време и надвор од физичките станици, ова решение ќе ја подобри удобноста, ќе ја намали неизвесноста и ќе поттикне поголема употреба на јавниот превоз. Исто така, ќе поддржува собирање податоци за градските планери, овозможувајќи оптимизација на возните реда и ресурсите.



Слика



ВЕБ-
страница и
мобилна
апликација





Трошок

200.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Одговорна
институција



Статус ASI



Ефикасност

Општина Струга

Промена

Ниско

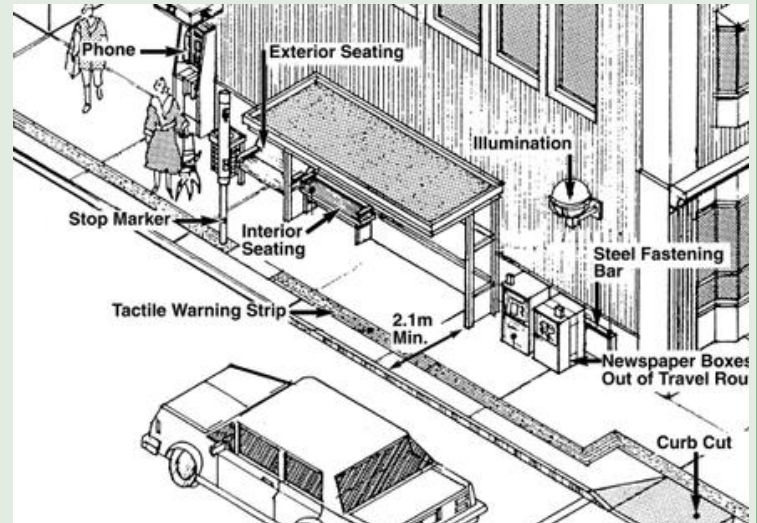
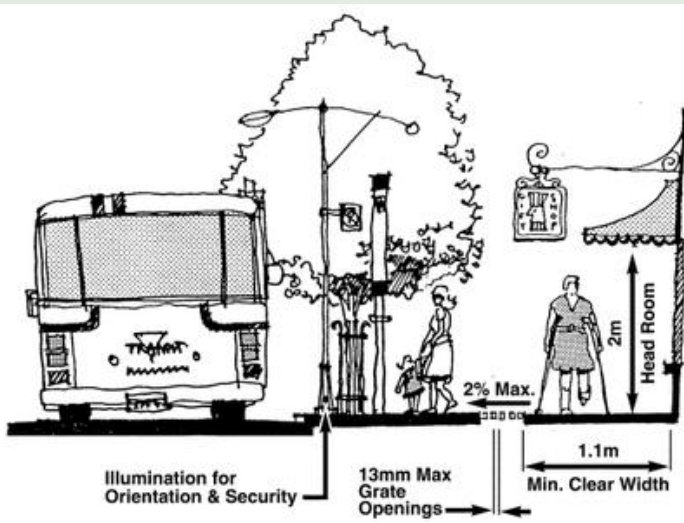


Опис

На многу автобуски постојки во Струга им недостасуваат надстрешници, седишта, осветлување и пристапни елементи за лица со попреченост. Со оваа акција се надградуваат приоритетните постојки долж улицата "Партизанска", во центарот на градот и во близина на кејот на Црн Дрим, со модерни надстрешници, тактилно поплочување, клупи и дигитални дисплеи со возен ред. Енергетски ефикасното осветлување, напојувано со соларни панели, ќе ја зголеми безбедноста во текот на ноќта. Надградбите особено ќе им користат на учениците, постарите лица и ранливите групи. Со подобрување на удобноста и пристапноста, градот ќе го направи патувањето со автобус поатрактивно и поправедно, придонесувајќи за поголем број на патници и намалување на зависноста од приватни автомобили.

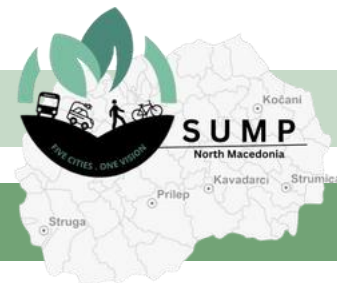


Слика



Јавен превоз

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



М6.5.1: Премин кон електричен автобуски возен парк



Трошок

2.000.000 €



Период

Средно



Приоритет

Ниско



Одговорна
институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Средно

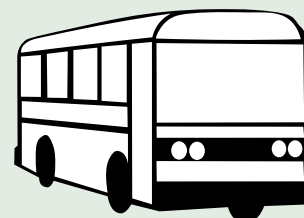


Опис

Возниот парк на јавниот превоз во Струга моментално се состои од 45 дизел-автобуси и 15 дизел-минибуси, со просечна старост од над 20 години. Оваа акција започнува програма за замена во фази, почнувајќи со воведување на 5 електрични автобуси на линии со голема побарувачка, како што се Лабуниште–Струга и Враниште–Струга. Инфраструктура за полнење ќе биде поставена на автобуската станица и во индустриската зона, обезбедувајќи оперативна сигурност. Преминот на електрични возила значително ќе го намали загадувањето на воздухот во центарот на градот, ќе го подобри јавното здравје и ќе ја усогласи Струга со климатските цели на ЕУ. Оваа долгорочна инвестиција ја зајакнува одржливоста на транспортниот систем на Струга, истовремено подобрувајќи го квалитетот и сигурноста на услугата.



Слика



Замена

на

старите

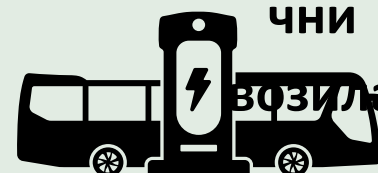
автобуси

со

електри

чни

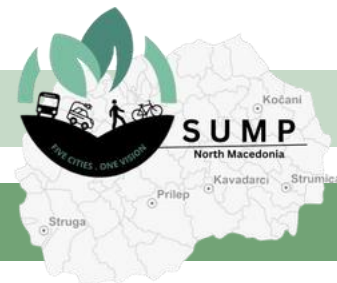
возила



Јавен превоз

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

М6.5.2: Обновување на возниот парк на минибуси со возила со ниски емисии



Трошок

1.500.000 €



Период

Средно



Приоритет

Ниско



Одговорна
институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Средно

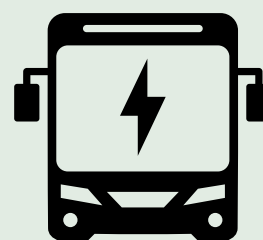


Опис

15-те минибуси што сообраќаат во Струга се застарени, со ограничен капацитет и високи емисии. Оваа акција воведува програма за постепено обновување, заменувајќи ги постарите минибуси со модели со ниски емисии Euro VI или електрични. Новите возила ќе даваат приоритет на пристапноста, вклучувајќи пристапно качување за лицата со попреченост и постарите лица. Воведувањето ќе се фокусира на пократките локални линии како што се Мислешево–Струга и Октиси–Струга, каде што минибусите се многу користени. Обновувањето ќе го намали загадувањето на бучавата и воздухот, ќе ја подобри удобноста на патниците и ќе ја зголеми сигурноста на услугата. Со модернизирање на својот возен парк, Струга покажува посветеност на одржливиот транспорт и ја поддржува долгорочната транзиција кон почист систем на мобилност.



Слика



Одржлив
Еколошки

Управување со МОБИЛНОСТ

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

M7.3.1: Програма за флексибилно работно време за работодавачи, општини и туристичкиот сектор



Трошок	20.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

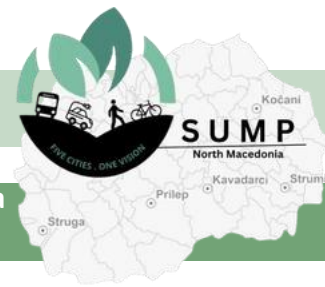
Одговорно тело	Општина Струга
Статус на АСИ	Подобрување
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција воспоставува доброволна рамка за флексибилно работно време за општинските служби, јавните институции, големите работодавци и клучните активности поврзани со туризмот во Струга. Времето за почеток и крај е поместено во рамките на дефинирани утрински и попладневни термини за да се распредели побарувачката за патување надвор од традиционалните врвни-часови. Посебен акцент се става на сезонските периоди на сообраќајни гужви, вклучувајќи ги летните туристички месеци и периодите кога жителите кои работат во странство се враќаат во градот, што доведува до зголемена употреба на приватни автомобили. Општината обезбедува упатства, координативна поддршка и алатки за комуникација за да им овозможи на организациите да усвојат флексибилни распореди без да ги нарушат операциите. Со намалување на концентрацијата во часовите со најголем сообраќај, оваа акција го намалува притисокот врз централните улици, градските влезови и коридорите покрај езерото и ја зајакнува ефикасноста на регулацијата на пристапот, управувањето со паркинзите и мерките "паркирај и патувај".

Слика





Трошок

30.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Многу високо



Опис

Оваа акција соработува со основните и средните училишта во Струга за да ги координира времето на доаѓање и заминување, така што патувањата поврзани со училиштето нема да се совпаѓаат со главните сообраќајни шпицеви. Прилагодувањата на распоредот се осмислени во координација со училишните улици, зоните од 30 км/ч и мерките за смирување на сообраќајот за да се максимизираат придобивките за безбедноста. За време на периоди на висока сезонска побарувачка, се промовираат дополнителни мерки за поддршка како што се координација на училишниот превоз, групи за пешачење и безбедни велосипедски патеки за да се намали зависноста од патувањата со приватни автомобили за одење на училиште. Каде што е соодветно, се зајакнуваат врските со објектите "паркирај и вози" и со услугите за јавен превоз за да се овозможи приспособување на семејствата погодени од промените во распоредот. Со уредување на обрасците на патување до училиште, оваа мерка го намалува сообраќајниот притисок во станбените населби и околу училишните влезови, ја подобрува безбедноста на децата и придонесува за порамномерен и попредвидлив дневен сообраќаен профил во текот на целата година.



Слика



Управување со мобилноста

M7.4: Соработувајте со училиштата за да развиете безбедни рути за учениците

M7.4.1: Развивање безбедни, непрекинати и добро означени училишни рути



Трошок

45.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорна институција



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Многу високо



Опис

Оваа акција развива безбедни, непрекинати и добро означени рути кои го поддржуваат пешачењето и возењето велосипед до училиштата во Струга. Фокусот е на групи училишта во источните и јужните станбени населби и на улиците што ги поврзуваат училиштата со центарот на градот. Патеките се дизајнирани да ја стават во прв план безбедноста и удобноста на децата, особено за време на доаѓањето и заминувањето. Мерките вклучуваат подигнати пешачки премини, зони со ограничување од 30 км/ч, привремени иницијативи "училишна улица" и насочени сообраќајни ограничувања во близина на училишните влезови. Воведуваат се програми за активен превоз, како што се шемите "пешачки училишен автобус" и "велосипедски автобус", во соработка со училиштата и родителите, со цел да се намали зависноста од автомобили и да се изградат секојдневни навики за активен превоз. Со интегрирање на училишната мобилност во пошироките градски стратегии за пристапност и смирување на сообраќајот, оваа акција ја подобрува безбедноста, го намалува конфликтот меѓу возилата и поддржува поздрави и поодржливи избори за превоз за учениците.



Слика



Управување со МОБИЛНОСТ

М7.4: Соработувајте со училиштата за да развиете безбедни рути за учениците

М7.4.2: Програми за пешачење и возење велосипед до училиште ("пешачки училишен автобус" и "велосипедски автобус")



Трошок

20.000 €



Период

Средно



Приоритет

Високо



Одговорен орган



Статус на

АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Многу високо



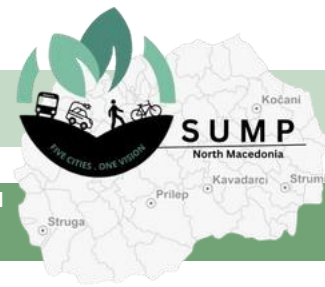
Опис

Оваа акција воведува програми "пешачки училишен автобус" и "велосипедски училишен автобус", каде групи ученици патуваат заедно по определени училишни рути под надзор на возрасен. Училиштата, родителите и општината заеднички ги организираат распоредите, местата за состанок и безбедносните правила за да се обезбеди доследност и сигурност. Овие програми ја подобруваат безбедноста преку видливост и групно патување, вметнуваат дневна физичка активност во рутините на децата и значително го намалуваат сообраќајот на автомобили и гужвите во близина на училиштата во часовите со најголем сообраќај. Со зајакнување на навиките за активен превоз од рана возраст, акцијата ги поддржува пошироките цели на Струга за управување со мобилноста, смирување на сообраќајот и регулирање на пристапот, особено во периоди со голема побарувачка.



Слика





Трошок

75.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Одговорно
тело



Статус на
АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Високо

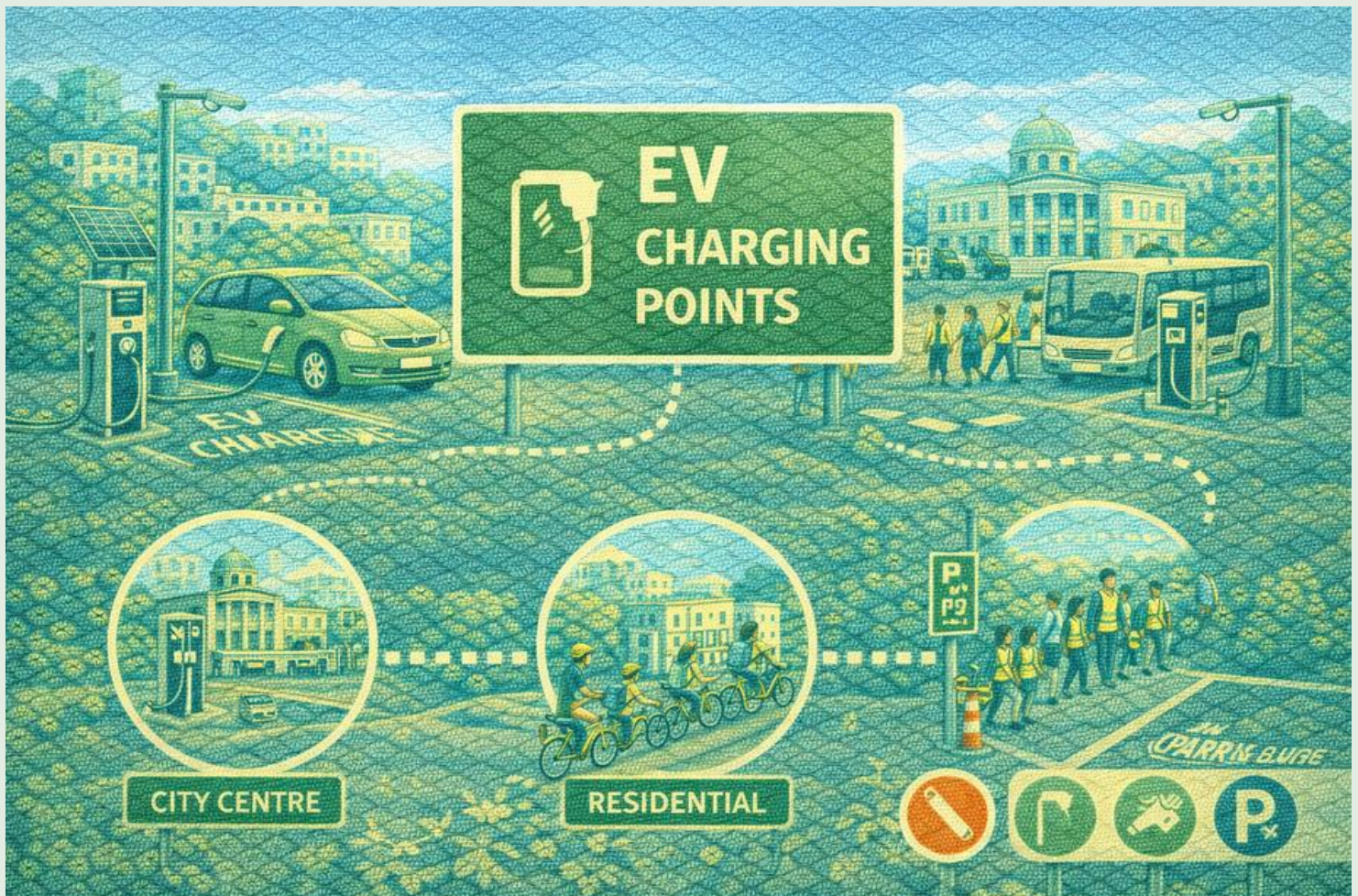


Опис

Оваа акција воведува почетна пилот-мрежа на јавно достапни точки за полнење на електрични возила во Струга на приоритетни локации, вклучувајќи го центарот на градот, избрани станбени и мешани области и парк-енд-рајд објекти на влезовите во градот. Фокусот е на видливи, лесно достапни локации кои ја поддржуваат раната примена на електрични возила од страна на жителите, посетителите и општинските возни паркови. Точките за полнење се инсталираат во координација со постоечката инфраструктура, како што се столбовите за улично осветлување или јавните паркинзи, каде што е технички изводливо, за да се минимизира визуелниот неред и трошоците за инсталација. Изборот на локација ги зема предвид сообраќајните текови, близината до клучни дестинации, пешачките зони и паркинг-капацитетите.



Слика





Трошок

180.000 €



Период

Краток



Приоритет

Средно



Одговорна
институција



Статус на
АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Високо

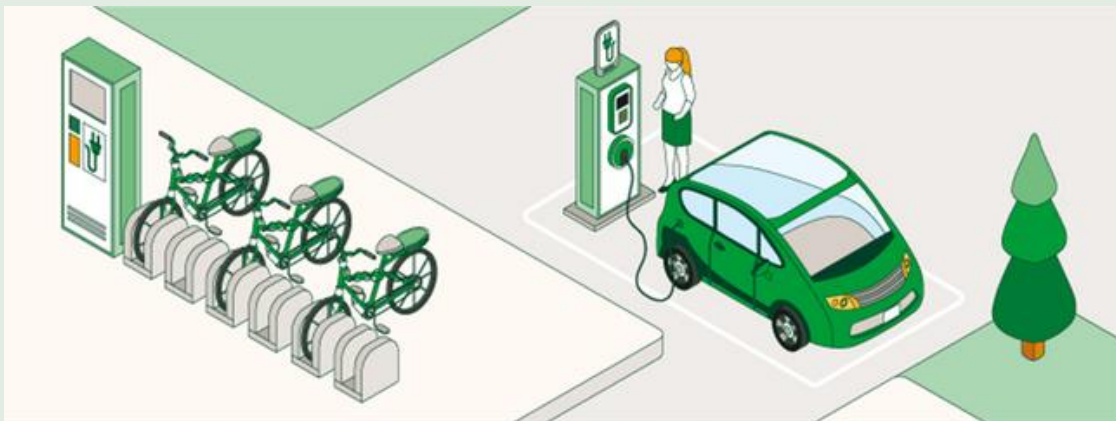


Опис

Оваа акција се надградува на пилот-фазата со проширување на инфраструктурата за полнење на електрични возила во дополнителни станбени населби, локации за паркирање и превоз (парк-енд-рајд) и центри за мобилност, обезбедувајќи избалансирано просторно покривање низ Струга. Поентите за полнење се интегрирани со управувањето со паркирањето, јавните превозни чворишта, зоните со приоритет за пешаци и инфраструктурата за велосипедизам за да се максимизира пристапноста и заедничката употреба. Акцијата промовира партнерства со добавувачи на енергија и приватни оператори за инсталација, работа и одржување, со што се намалуваат долгорочните општински трошоци. Се применуваат стандарди за дизајн и поставување за да се обезбедат безбедност, пристапност за лица со намалена подвижност и компатибилност со идните технолошки надградби. Со зголемување на достапноста на полначите, оваа акција поддржува постепен премин кон возила со ниски емисии, ги дополнува политиките за паркирање и регулација на пристапот и ја усогласува Струга со националните и ЕУ-целите за декарбонизација.

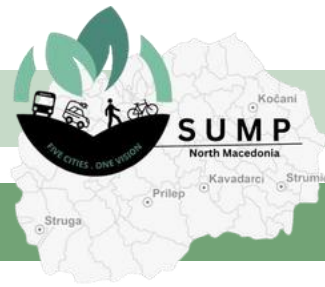


Слика



Електрична мобилност

M8.3: Реализација на локална стратегија за е-мобилност која вклучува систем за сподолување



M8.3.1: Подготвување и усвојување локална стратегија за е-мобилност за Струга



Цена

30.000 €



Одговорно
тело

Општина Струга



Период

Среден/долг



Статус на
АСИ

Подобрување



Приоритет

Средно



Ефикасност

Високо

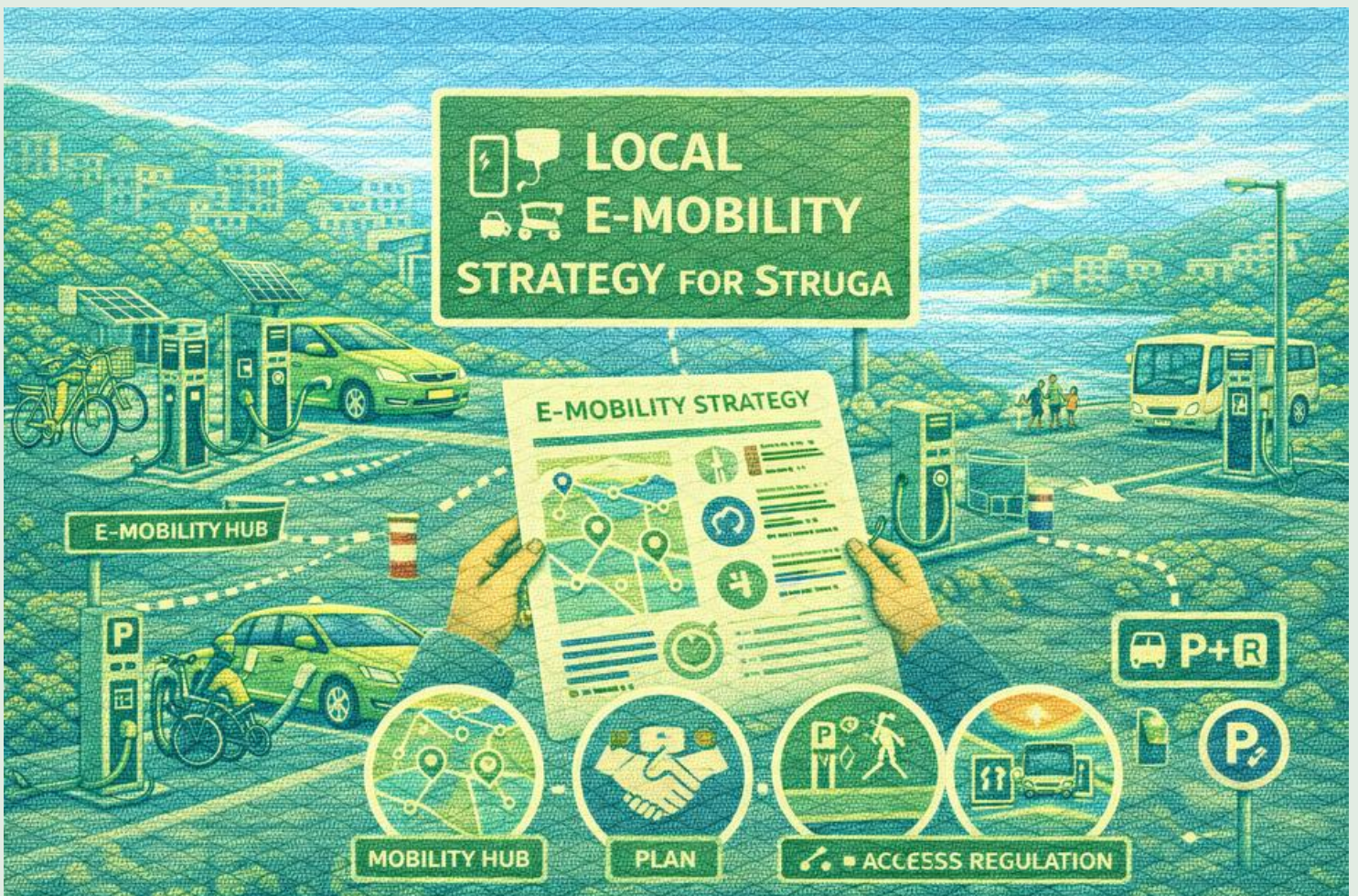


Опис

Оваа акција развива локална стратегија за е-мобилност за Струга за да се координира воведувањето, регулирањето и интеграцијата на решенија за електрична мобилност низ урбаната област. Стратегијата ги дефинира приоритетните случаи на употреба, целните области, фазите на имплементација и аранжманите за управување за споделени електрични возила, општински возни паркови и придружна инфраструктура. Стратегијата експлицитно се занимава со сезонската туристичка побарувачка, моделите на патување на кратки релации и интеграцијата со регулацијата на пристап, управувањето со паркирањето и системите "паркирај и вози". Таа дава насоки за локацијата на центри за е-мобилност во близина на градските влезови, крајбрежните области и клучните центри за активности, осигурувајќи дека електричната мобилност го поддржува модалниот трансфер, а не дополнителниот сообраќај на автомобили. Оваа акција ја создава рамката за политики и планирање потребна за кохерентно и скалабилно воведување на е-мобилноста во Струга.



Слика



Електрична мобилност

М8.3: Реализирајте локална стратегија за е-мобилност која вклучува систем за споделување

М8.3.2: Воведување шеми за споделена електрична мобилност и електрификација на општинските возни паркови



Цена

120.000 €



Одговорен орган

Општина Струга



Период

Среден/долг



Статус на

Подобрување



Приоритет

Средно



АСИ

Ефикасност

Високо

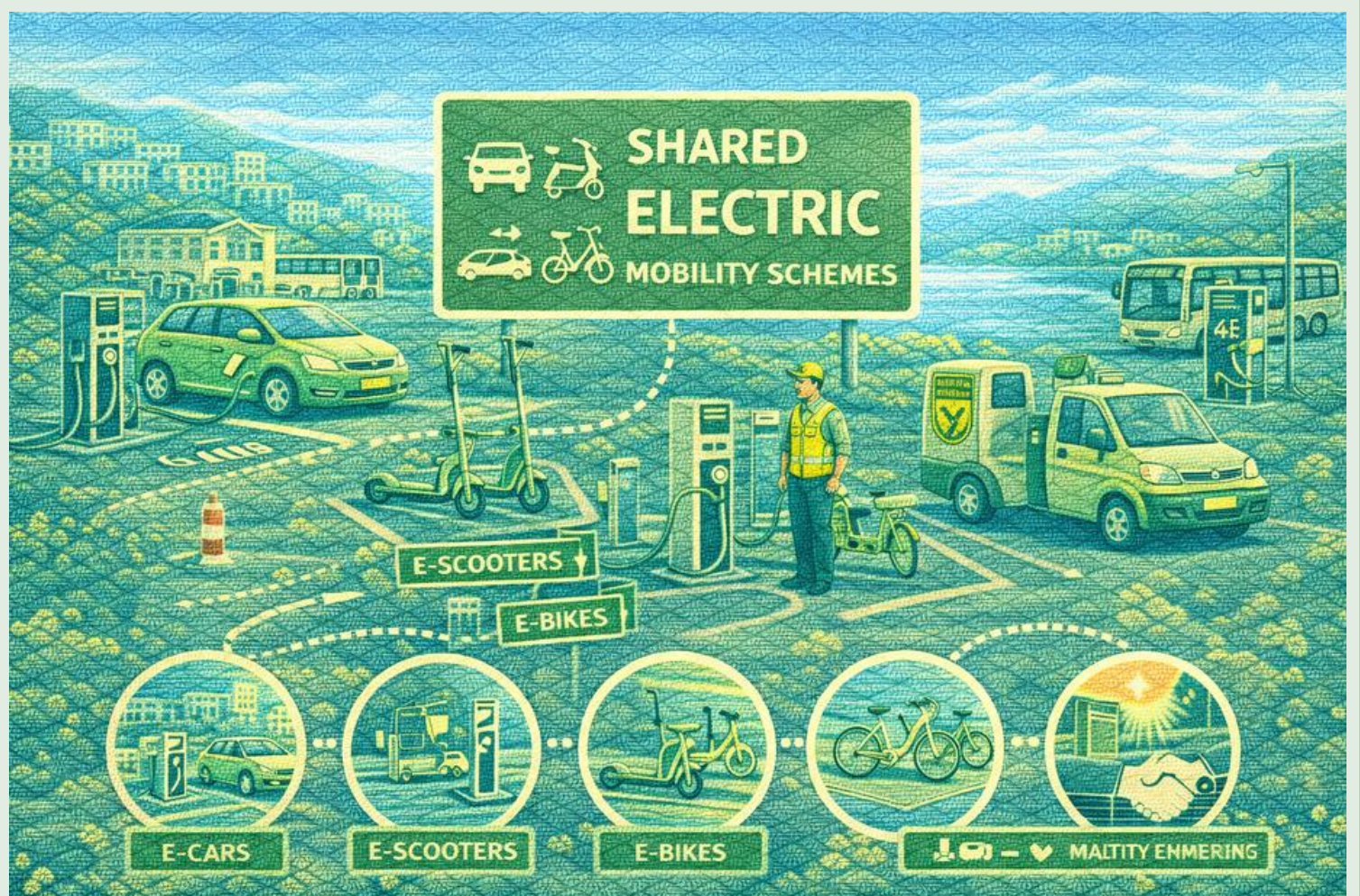


Опис

Оваа акција спроведува шеми за споделена електрична мобилност во согласност со усвоената стратегија за е-мобилност, вклучувајќи електрични автомобили, електрични тротинети и електрични велосипеди за жителите, посетителите и бизнисите. Споделените флоти се воведуваат на влезовите во градот, кај паркенд-рајд објектите, на подрачјата покрај езерото и во клучните соседски центри, со инфраструктура за полнење координирана во рамките на Мерка 8.1. Паралелно, акцијата ја поддржува електрификацијата на возните паркови на општината, со приоритет на возила што се користат за кратки урбани патувања и услуги. Се поттикнуваат јавно-приватни партнерства за споделени шеми за да се минимизира оперативниот товар на општината, истовремено обезбедувајќи регулација, безбедност и просторна контрола. Со фокус на споделена употреба и електрификација на возниот парк, оваа акција ја намалува зависноста од автомобили, ја подобрува поврзаноста на последната милја и го поддржува пристапот со ниски емисии до централните и крајбрежните области без да го зголеми сообраќајниот метеж.



Слика





Цена

45.000 €



Период

Среден/долг



Приоритет

Средно



Одговорно
тело



Статус на
АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Високо



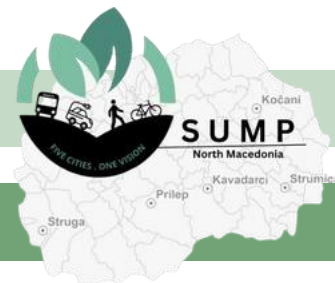
Опис

Оваа акција воведува пилот-пробиви за е-карго-велосипеди во Струга, овозможувајќи им на жителите, локалните бизниси и операторите за урбана логистика да експериментираат со електрични карго-велосипеди за достава на последната милја, кратки урбани патувања и семеен превоз. Активностите за тестирање се фокусираат на улици со приоритет за пешаци, области покрај езерото и рути што ги поврзуваат рабовите на LTZ со центарот на градот, каде што е-карго-велосипедите нудат практична алтернатива на автомобилите. Имплементацијата може да се поддржи преку надворешни даватели или локално координирани шеми, вклучувајќи привремено доделување возила, основна обука и едноставни системи за резервација или депозит. Акцијата промовира решенија за логистика со ниски емисии и лична мобилност кои се добро приспособени на рамниот терен, компактните растојанија и јавните простори ориентирани кон туризмот во Струга, со што се намалува сообраќајниот метеж, бучавата и емисиите во централните и крајбрежните области.



Слика





Трошок	20.000 €
Период	Краток
Приоритет	Високо

Одговорно тело	Општина Струга
Статус на АСИ	Избегни
Ефикасност	Многу високо

Опис

Оваа мерка го регулира пристапот за товарни возила во Струга со пренасочување на доставите во одредени временски прозорци надвор од часовите со најголем сообраќај, како што се рано наутро или доцна попладне. Доставите до централните улици, областите со приоритет за пешаци, училишните зони и коридорите покрај езерото се ограничени за време на дефинираните периоди со најголем сообраќај, освен ако не е издадена посебна општинска дозвола. Постојаните ограничувања се поддржани со јасна сигнализација, патни ознаки и регулативи за зона со ниски емисии (LTZ), со сезонски прилагодувања што се применуваат во текот на летните и празничните периоди кога се зголемува побарувачката за товар и активноста на пешаците. Мерката ги намалува конфликтите помеѓу товарните возила, пешаците, велосипедистите и туристите, ја подобрува безбедноста и го поддржува регулирањето на пристапот и мерките за зона со ниски емисии.

Слика





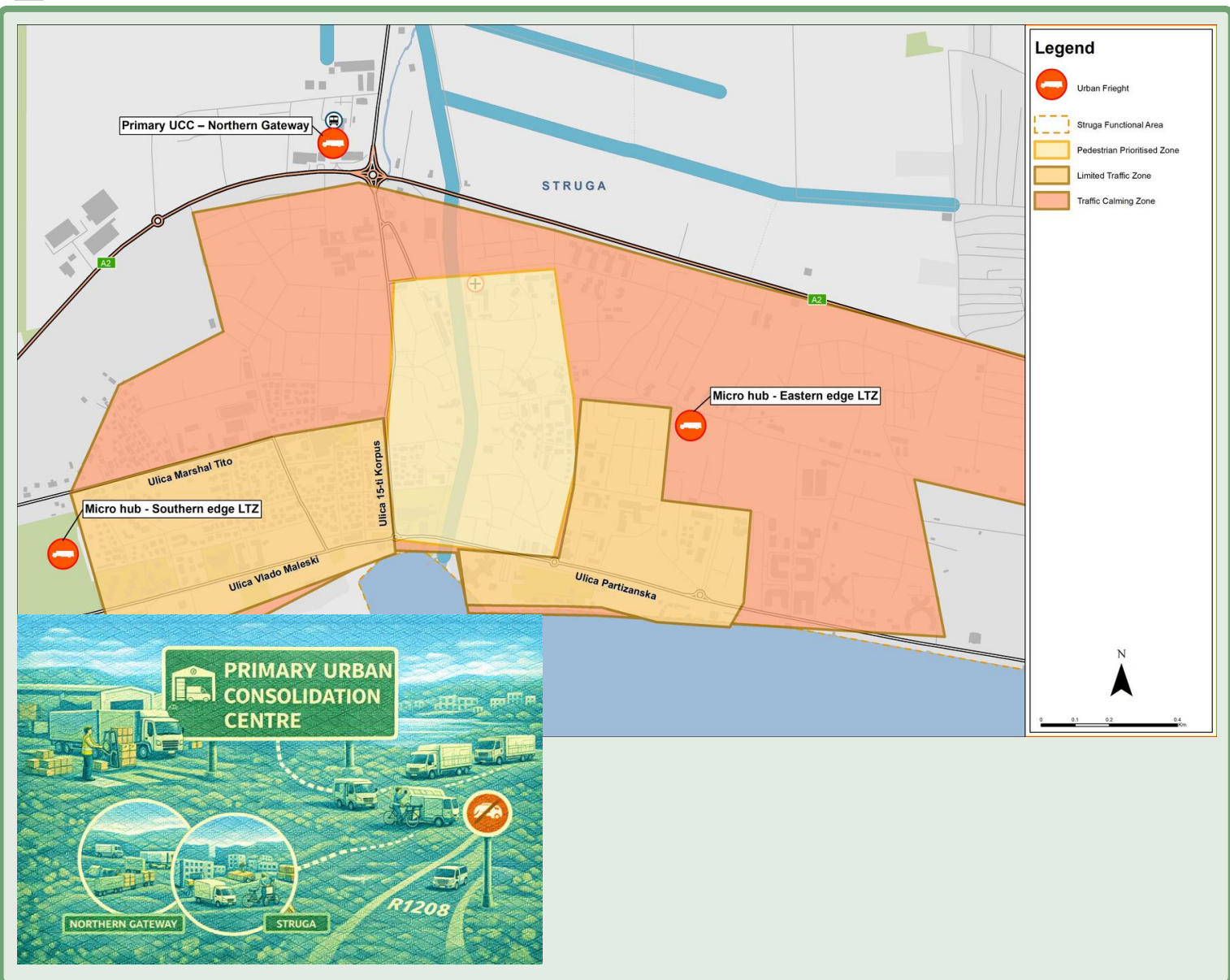
Трошок	225.000 €
Период	Средно
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Струга
Статус ASI	Смета
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција воспоставува Примарен урбан консолидациски центар (УКЦ) кај Северниот влез (R1201 / индустриска зона), каде што тешките камиони завршуваат пред да влезат во урбаната област. Стоките се консолидираат и се префрлаат на помали возила со помал влијание, погодни за урбана дистрибуција. УКЦ го опслужува целиот град и користи постоечко индустриско земјиште и инфраструктура, спречувајќи ги тешките возила да ја поминуваат Струга и значително го намалува товарен сообраќај на коридорот покрај езерото R1208 и во централните области.

Слика



Градски товарен транспорт

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

M9.2.2: Основање на секундарни и микро-логистички центри на



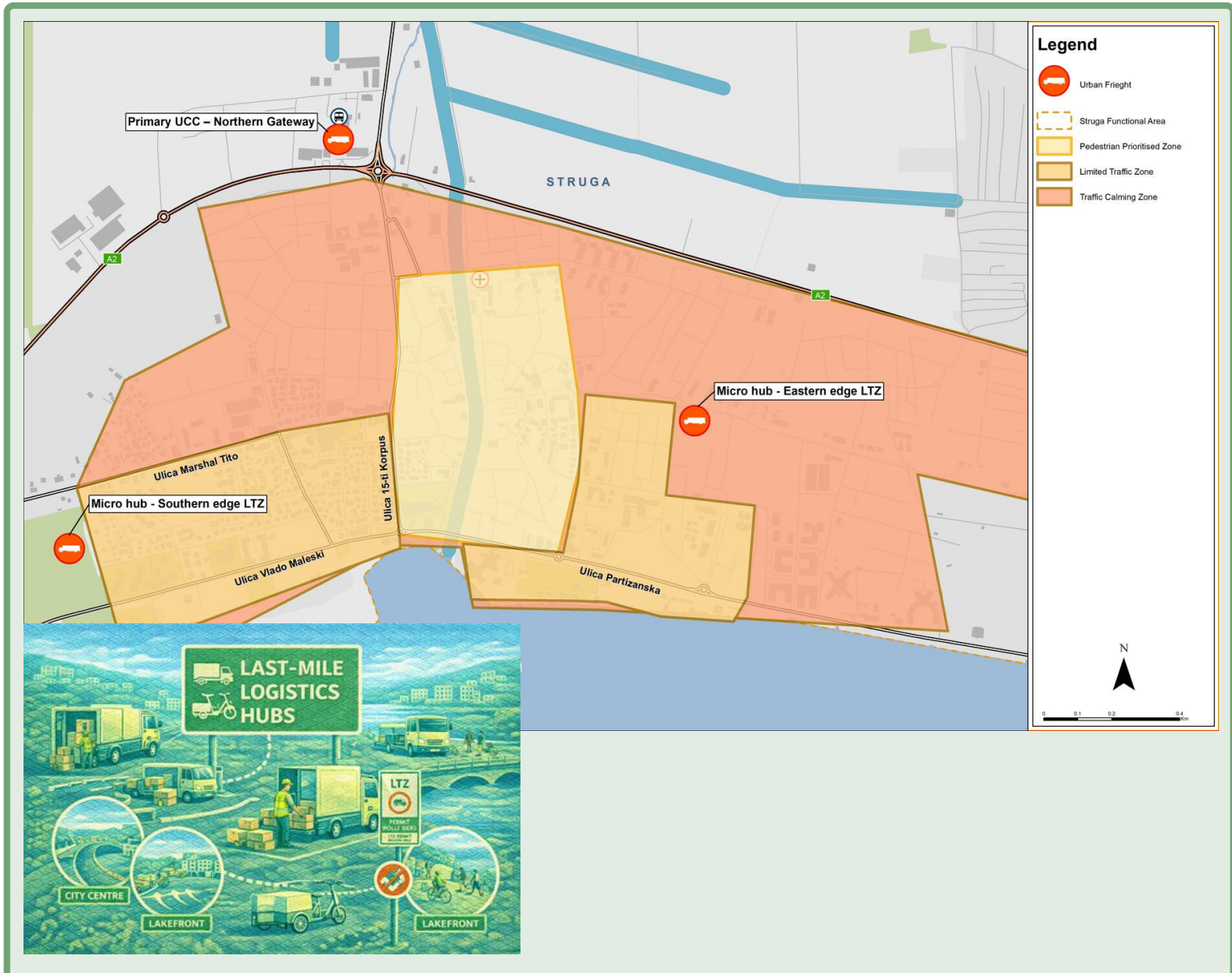
Трошок	220.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

Одговорно тело	Општина Струга
Статус ASI	Промена
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција развива секундарни и микро-логистички јазли на стратешки локации покрај работ на LTZ, вклучувајќи области во близина на централното речно пресекување и комерцијалната зона покрај езерото. Овие објекти служат само за дистрибуција на последната милја, поддржувајќи мали возила и товарни велосипеди. Со децентрализација на последните фази на испорака, акцијата ја подобрува ефикасноста на испораката, ги намалува километрите на возилата во центарот на градот и поддржува решенија за товар со ниски емисии и без мотор.

Слика





Трошок

45.000 €



Период

Средно



Приоритет

Средно



Одговорна
институција



Статус ASI



Ефикасност

Општина Струга

Смени

Високо



Опис

Оваа акција ги промовира товарните велосипеди како примарно решение за достава на последната милја од микро-хабовите на работ на LTZ до градот. Товарните велосипеди служат за мали малопродажни испораки, за угостителски и ресторантски објекти, за аптеки и за локални услуги, работејќи главно во јадрото со приоритет за пешаци, на улиците покрај езерото и на тесните улици во близина на реката. Равниот терен на Струга, кратките растојанија за испорака и јавните простори ориентирани кон туризмот ги прават товарните велосипеди особено погодни, нудејќи нула емисии и низок шум, а притоа остануваат компатибилни со постојната и планираната велосипедска мрежа.



Слика



Градски товарен транспорт

M9.4: Дигитализирајте ја логистиката на товарниот транспорт (следење и распоредување) за ефикасност

M9.4.1: Имплементирајте дигитална платформа за управување со товарниот транспорт за распоредување и контрола на пристап



Трошок	90.000 €
Период	Средно
Приоритет	Средно

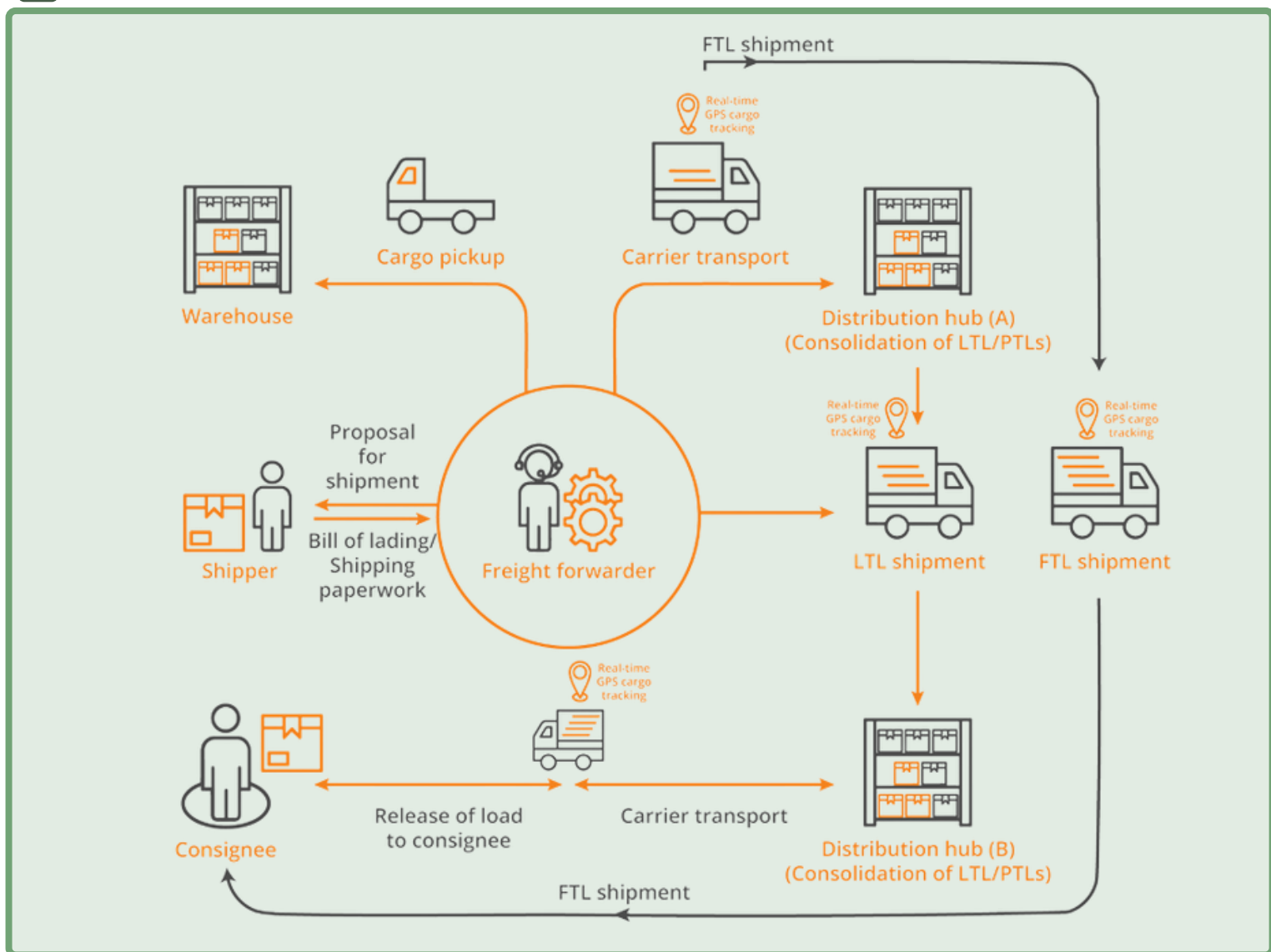
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

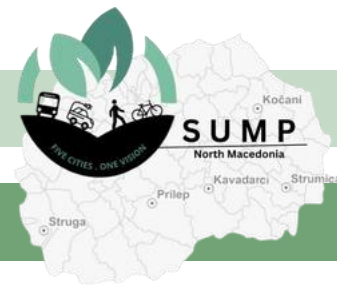
Општина Струга
Избегннува
Високо

Опис

Оваа акција воведува дигитална платформа за управување со товарниот транспорт за Струга, која ги интегрира распоредувањето на доставите, рутирањето и следењето на возилата во реално време. Платформата ги координира временските прозорци за достава на централните улици и во училишните зони, управува со одобрениот пристап до Зоната со ограничен сообраќај (LTZ) и ги поддржува интеракциите помеѓу Примарниот УСС и секундарните микро-центри. Системот спречува врвови во доставата, ја подобрува транспарентноста на спроведувањето, овозможува сезонски правила (лето наспроти вонсезона) и поддржува прилагодувања на политиките засновани на податоци. Со подобрување на предвидливоста и ефикасноста, платформата го намалува сообраќајниот метеж и влијанието врз животната средина, притоа одржувајќи сигурен пристап за товарниот сообраќај.

Слика





Трошок

250.000 €

Период

Медиуми

Приоритет

Високо

Одговорна
институција

Општина Струга

Статус на
АСИ

Подобрување

Ефикасност

Високо

Опис

Оваа акција воведува насочена кампања за безбедност во сообраќајот во училиштата и во заедничките центри во Струга, со фокус на децата и семејствата. Едукативни работилници ќе се одржат во основните училишта во близина на улицата "Партизанска" и улицата "Пролетерски бригади", области со голема пешачка и сообраќајна интеракција. Материјалите за кампањата ќе вклучуваат постери, летоци и дигитална содржина кои објаснуваат безбедни практики за преминување, употреба на кациги за велосипеди и опасностите од возење со одвлечено внимание. Исто така, ќе се организираат демонстрации во пешачките зони покрај реката Црн Дрим за да се допре до туристите и до жителите. Со подигање на свеста кај најмладите и најранливите учесници во сообраќајот, градот ќе негува долгорочни безбедносни навики, ќе ги намали ризиците од несреќи и ќе промовира култура на одговорна мобилност.

Слика





Трошок	250.000 €
Период	Медиуми
Приоритет	Високо

Одговорна институција
Статус на АСИ
Ефикасност

Општина Струга
Подобрување
Високо

Опис

Оваа акција реализира градска кампања за безбедност во сообраќајот преку користење повеќе медиумски канали, вклучувајќи билборди покрај автопатот R1208, радио емисии и социјални мрежи. Клучните пораки ќе се фокусираат на безбедно возење во близина на пешачките премини, намалување на брзината во станбените населби и промовирање на почит кон велосипедистите на новите велосипедски патеки во Струга. Кампањата исто така ќе ја истакне важноста на безбедното возење околу автобуската станица, каде што има густ проток на патници. Со допирање до возачи, велосипедисти и пешаци подеднакво, оваа иницијатива ќе поттикне заедничка одговорност за безбедноста, ќе ги намали ризиците од сообраќајни несреќи и ќе ја усогласи Струга со целите за безбедност во сообраќајот на ЕУ.

Слика



Трошок

250.000 €



Период

Средство



Приоритет

Високо



Одговорна
институција



Статус на
АСИ



Ефикасност

Општина Струга

Подобрување

Високо

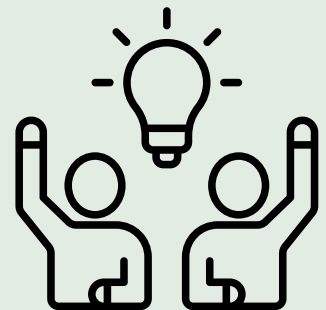


Опис

Оваа акција воспоставува работилници за партиципативно планирање каде што жителите, бизнисите и невладиниот сектор директно придонесуваат во донесувањето одлуки за мобилноста. Состаноците ќе се одржуваат во центрите за заедницата низ Струга, вклучувајќи ги и населбите Лабуништа и Октиси, со што ќе се обезбеди застапеност и од урбаните и од руралните средини. Користејќи интерактивни мапи изведени од КМЗ-податоците, учесниците ќе ги обележуваат опасните раскрсници, недостасувачките тротоари или посакуваните локации за автобуски постојки. Собраните повратни информации директно ќе ги информираат општинските транспортни политики и инфраструктурните проекти. Со вклучување на граѓаните во процесот на планирање, Струга ќе поттикне транспарентност, ќе ја зајакне довербата во локалната самоуправа и ќе обезбеди решенијата за мобилност да ги одразуваат вистинските потреби на нејзината разновидна популација.



Слика





Трошок	45.000 €
Период	Краток
Приоритет	Ниско

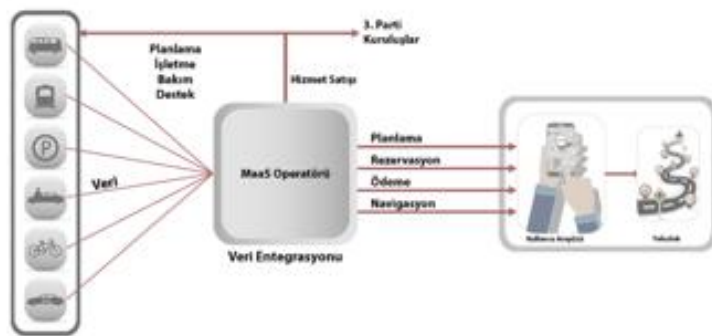
- Одговорна институција
- Статус на АСИ
- Ефикасност

Општина Струга
Подобрување
Низок

Опис

Оваа акција развива онлајн-платформа и мобилна апликација каде што жителите на Струга можат да дадат повратни информации за транспортни проекти, да пријават проблеми како што се небезбедни премини или да предложат подобрувања за автобуските линии и велосипедските патеки. На платформата ќе има интерактивни мапи, кои ќе им овозможат на корисниците да ги геолоцираат проблемите долж коридорите како што се улицата "Пролетерски бригади" или кејот на реката Црна. Податоците ќе бидат интегрирани во општинскиот систем за планирање, со што ќе се обезбедат навремени одговори и транспарентност. Со овозможување на континуирана, двонасочна комуникација, оваа алатка ги зајакнува граѓаните, ја подобрува одговорноста и ја зајакнува јавната партиципација во планирањето на одржлива урбана мобилност.

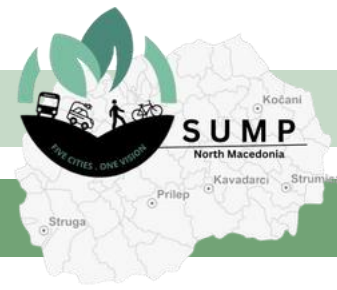
Слика



Jebi App Covering the Entire Transport System - Germany



Izmir / Türkiye



M10.5.1: Инклузивни анкети за повратни информации за мобилноста

Трошок	20.000 €
Период	Медиум
Приоритет	Ниско

Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Подобрување
Ефикасност	Средно

Опис

Оваа акција воведува редовни анкети за повратни информации за да се оцени ефективноста на проектите за мобилност во Струга. Анкетите ќе се дистрибуираат и онлајн и лично, опфаќајќи области како што се автобуската станица, шеталиштето покрај реката и главните станбени населби. Посебно внимание ќе се посвети на ранливите групи, вклучувајќи ги постарите лица, студентите и лицата со попреченост, за да се осигура дека нивните гласови се слушаат. Резултатите ќе бидат јавно споделени и ќе се користат за усовршување на идните транспортни стратегии. Со институционализирање на повратните информации, Струга ќе воспостави култура на одговорност, ќе го мери влијанието на интервенциите и ќе ги усогласи проектите со очекувањата на граѓаните.

Слика





M10.5.2: Годишен форум за мобилност во Струга

Трошок	300.000 €
Период	Медиум
Приоритет	Високо

Одговорна институција	Општина Струга
Статус на АСИ	Подобрување
Ефикасност	Високо

Опис

Оваа акција воспоставува Годишен форум за мобилност, кој ги собира граѓаните, општинските власти, превозниците и невладиниот сектор за да го евалуираат напредокот во мобилноста во Струга. Форумот, кој наизменично ќе се одржува во градското собрание и на локалниот универзитет, ќе претстави новости за проектите за пешаци, велосипедисти и јавен превоз, по што ќе следат отворени дискусии. Интерактивните сесии ќе користат ГИС визуелизации за следење на напредокот на одредени коридори, како што се улицата "Партизанска" и подрачјата покрај езерото. Со создавање трајна платформа за инклузивен дијалог, Струга обезбедува мобилните проекти да останат транспарентни, одговорни и усогласени со целите за одржливост. Форумот исто така ќе помогне да се поттикне чувство на колективно сопствеништво во транзицијата на градот кон одржлива мобилност.

Слика

