

Македонска Верзија

Интегриран Акционен План

Општина Кочани



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

INDEX

1. ВОВЕД.....	3
1.1. ПРЕГЛЕД НА BEYOND THE URBAN ГРАДОВИ.....	3
1.2 КОНТЕКСТ НА УЧЕСТВО.....	4
1.3 ВОВЕД ВО ИНТЕГРИРАНИОТ АКЦИОНЕН ПЛАН.....	5
1.4 ЦЕЛИ ЗА РАЗВОЈ НА ИАП.....	6
1.4.1. Неколку ефекти од развојот на ИАП.....	9
1.5. МЕТОДОЛОГИЈА НА РАЗВОЈ НА ИАП.....	10
1.6. ВКЛУЧУВАЊЕ НА ЗАСЕГНАТИТЕ СТРАНИ.....	12
1.7. ПРЕГЛЕД НА ДЕЛОВИТЕ НА ИАП.....	13
1.8. АВТОРСТВО.....	13
2. КОНТЕКСТ, ПОТРЕБИ И ВИЗИЈА.....	14
2.1. ГРАДСКИ (ЛОКАЛЕН) КОНТЕКСТ.....	14
2.1.1 Локален, територијален контекст.....	14
2.1.2 Статистика на населението и демографија.....	15
2.1.3 Индустриски состав, статистика за вработување, квалитет на воздух.....	16
2.2 ФОКУС НА ИАП.....	16
2.3. ОПИС НА ПРОЦЕСОТ.....	20
2.3.1. Управување со проектот.....	20
2.3.2. Локална група на урбанистичкиот центар Кочани - УЛГ.....	20
2.3.3. Мали акции.....	24
2.3.3.1. GRID анализа.....	25
2.3.3.2. Анализа на статусот.....	26
2.3.3.3. Анализа на местото.....	27
2.4. АНАЛИЗА НА РИЗИК.....	30
2.4.1. Капацитети и ресурси.....	32
2.4.2. Тековни предизвици на општината: политички, технички и оперативни предизвици.....	33
2.4.3. Проценка на ризик.....	35
2.4.3.1. Дијаграм за управување со ризик.....	35
2.4.3.2. Проценка на ризик.....	36
3. ВИЗИЈА.....	37
3.1 ЦЕЛИ.....	41
4. ЦЕЛА ЛОГИКА И ИНТЕГРИРАН ПРИСТАП.....	42
4.1 ЦЕЛИ, МЕРКИ И ИНДИКАТОРИ.....	42
5. ДЕТАЛИ ЗА ИНТЕГРИРАНО ПЛАНИРАЊЕ НА АКЦИИ.....	45
6. РАМКА ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА.....	60
6.1 ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И УПРАВУВАЧКИ АРАНЖМАНИ.....	60
6.2 ФАЗИРАЊЕ И ПРИОРИТИЗАЦИЈА (2025–2027).....	61
6.3 ФИНАНСИСКА И РЕСУРСНА РАМКА.....	62
6.4 СТАНДАРДИ ЗА НАБАВКИ И ТЕХНИЧКИ СТАНДАРДИ.....	62
6.5 МОНИТОРИНГ И ЕВАЛУАЦИЈА.....	63
6.6 МАТРИЦА НА МОНИТОРИНГ И ИНДИКАТОРИ.....	64
6.7 УПРАВУВАЊЕ И УБЛАЖУВАЊЕ НА РИЗИЦИ.....	67
6.8 КОМУНИКАЦИЈА И УЧЕСТВО.....	68
6.9 УПРАВУВАЊЕ СО ПОДАТОЦИ И УЧЕЊЕ.....	68
7. ЗАКЛУЧОК.....	69

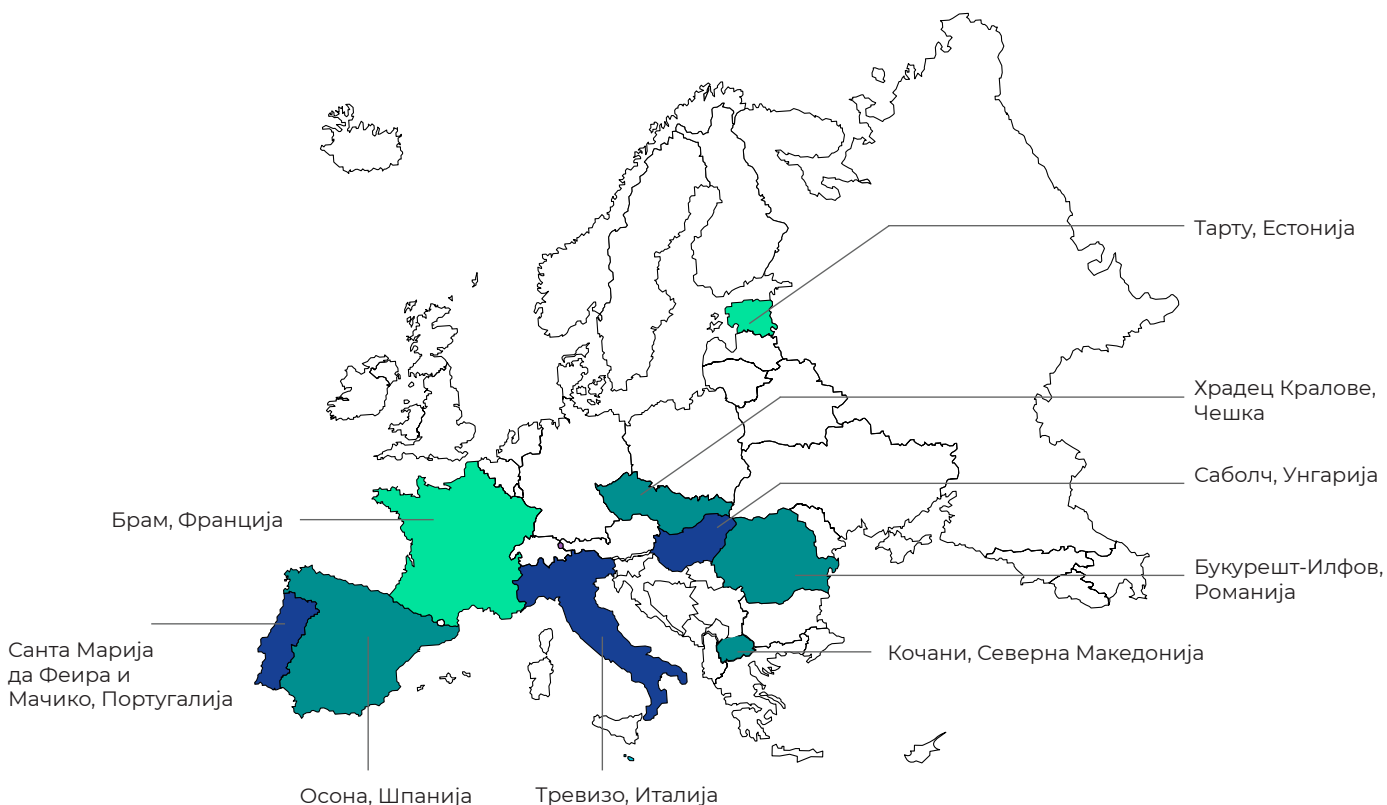
1. ВОВЕД

1.1. ПРЕГЛЕД НА BEYOND THE URBAN ГРАДОВИ

BEYOND THE URBAN е URBACT мрежа за акциско планирање составена од десет европски градови кои применуваат партиципативен и интегриран пристап. Проектот има за цел да ја развие следната генерација на одржливи градски центри, добро поврзани со руралните подрачја, и да биде промотор на урбано-рурална мобилност.

Одржливите градски центри се стремат да промовираат позитивни социјални, еколошки и економски ефекти, да ги намалат разликите меѓу регионите и да поттикнат одржлив и инклузивен раст. На тој начин, мрежата овозможува одржлив транспорт во урбаните и руралните средини со цел намалување на штетните емисии, намалување на сообраќајниот метеж, овозможувајќи основните потреби на поединците, особено на децата, но и на целокупното општество, да бидат задоволени преку безбедност во сообраќајот и урбана мобилност.

Beyond the Urban ПАРТНЕРИ



Фигура 2
Beyond the Urban партнери

1.2. КОНТЕКСТ НА УЧЕСТВО

Кочани е град со средна големина. Опфаќа површина од 360,4 квадратни километри и се наоѓа во источниот дел на Северна Македонија, со вкупно население од 31.602 жители. Овие бројки претставуваат динамична заедница со рамнотежа помеѓу жителите на урбани и рурални средини, создавајќи специфичен социјален пејзаж.

Демографијата на Кочани опфаќа широк спектар на возрасни групи кои придонесуваат за богатството на заедницата. Во општината живеат: 2.858 деца на возраст од 0–9 години, 3.157 тинејџери од 10–19 години, 3.514 млади од 20–29 години, 12.296 лица на возраст 30–49 години (главна работоспособна група) и 8.256 жители на возраст над 50 години. Регионот е со ограничена етничка разновидност: 92% Македонци, 6% Роми и 2% други етнички групи. Стапката на наталитет (10,33 на 1.000 жители) е нешто повисока од стапката на морталитет (9,61 на 1.000 жители). И покрај тоа, регионот бележи мал пад на населението поради миграција.

Економската основа на Кочани е обележана од значењето на производството на ориз во Северна Македонија, како и привлекувањето странски директни инвестиции и локални компании од различни сектори: автомобилски делови, производи од канабис, технологија и текстил. Поради недостиг на високообразовни институции во општината, учениците мора да патуваат или да се преселат за да го продолжат образованието.

Главната мотивација за Општина Кочани да се приклучи на проектот произлегува од можноста да учествува во партиципативен процес на креирање и усвојување долгорочна визија, стратегии и програми за одржлив развој на урбан и рурален транспорт. Целта е да се создадат предуслови за еколошки прифатлива и енергетски ефикасна мобилност – вклучувајќи пешачење, велосипедизам и јавен транспорт. Овој развој се планира да се направи преку создавање механизми за влијание врз позитивна промена на однесувањето на граѓаните во целата општина, особено преку рационално користење на индивидуалниот транспорт (автомобили) во корист на други енергетски ефикасни начини на движење. Контекстот на учество на општината во проект за одржлива мобилност ги опфаќа различни аспекти, засегнати страни, стратегии и очекуваниот ефект врз заедницата.

1.3. ВОВЕД ВО ИНТЕГРИРАНИОТ АКЦИСКИ ПЛАН

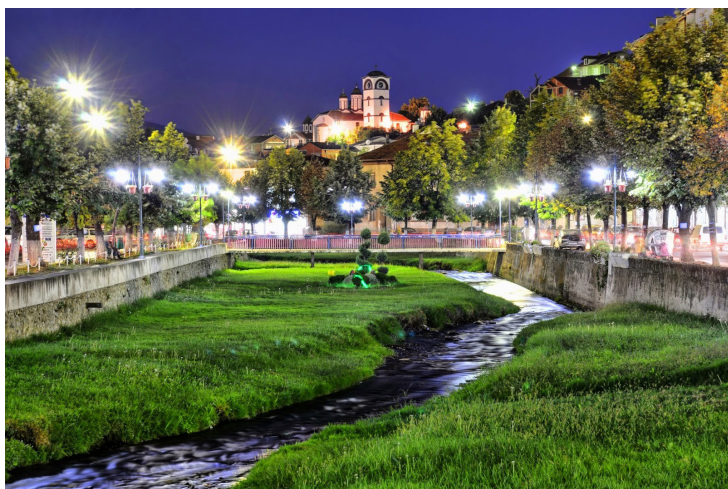
Интегрираниот акциски план (ИАП) е документ што ги дефинира активностите што треба да се спроведат, вклучувајќи временска рамка, одговорности, финансиски трошоци, извори на финансирање, индикатори за мониторинг и процена на ризици. Тој претставува политички инструмент преку кој може конкретно да се одговори на одреден развоен или секторски предизвик.

Секој ИАП е уникатен според локалниот контекст, тематиката и обемот. ИАП-документот на Кочани ги вклучи клучните активности што Општината веќе ги спроведува континуирано и активности кои се приоритетни – означени како „итни“, планирани за реализација во следните пет години, и „идни“, чие спроведување е предвидено по тој период.

ИАП е документ што треба редовно да се ревидира и ажурира за да се осигури дека активностите се координирани и ги одразуваат приоритетите на Советот на Општина Кочани, со цел да се постигнат долгорочните цели за развој на градот.

Со текот на годините, Советот на Општината има усвоено бројни планови или донесено заклучоци што идентификуваат различни можни активности за поддршка на развојот на заедницата. Подготовката на листата на активности вклучува координирана меѓусекторска анализа и ажурирање на претходно усвоени мерки, како и идентификација на нови активности усогласени со стратешките цели на Општината.

Развојот и одржувањето на ИАП ја покажува посветеноста на Општина Кочани кон ефикасна имплементација на идните активности. Активностите се предвидуваат да се реализираат преку интегриран пристап – со силна меѓусекторска координација, соработка и навремено следење и оценка. Целта е да се искористат можностите, да се инвестира ефикасно и да се обезбеди максимална корист за заедницата.



Слика 1
Центарот на Кочани навечер



Слика 2
Кочани од птичја перспектива

1.4. ЦЕЛИ НА РАЗВОЈОТ НА ИАП

ИАП на Кочани е алатка што ја зајакнува способноста на локалната самоуправа да обезбеди услови за достоинствен живот на граѓаните: здравје, безбедност, пристапност, квалитетен јавен превоз, одржливи (интермодални) видови транспорт, туристички развој, култура и општа отпорност на градот.

Подготовката, усвојувањето, имплементацијата и мониторингот на ИАП носат бројни придобивки за локалната самоуправа, јавните институции, економијата, невладиниот сектор, а пред сè и најмногу – за граѓаните.



Фигура 2
Бенефити од Интегрираниот акциски план (ИАП) за Кочани

ИАП за Кочани е обликуван од неговата уникатна средина: компактен град опкружен со рурални заедници, со силни навики за пешачење, но со ограничена инфраструктура, висока употреба на приватни автомобили и појавувачки потенцијал за активна мобилност. Заснован на мислењата на заедницата и локални податоци, **овие се нашите цели – дизајнирани од и за Кочани:**

Цел 1: Да се направат патеките до училиштата во Кочани побезбедни за секое дете, преку подобрување на тротоарите, зголемување на видливоста на пешачките премини, интегрирање на програми за едукација за мобилност и воведување на концептот на „училишни улици“ на некои од нив, како директен одговор на загриженоста на родителите за безбедност, околу сите 6 основни училишта и 2 средни училишта (гимназија, економски и технички насоки).

Цел 2: Да се намали сообраќајната гужва во центарот на градот, преку промоција на велосипедизам и пешачење за кратки градски патувања преку општински кампањи и промотивни настани, како и подобрување на постоечките автобуски линии до околните села и организирање на периферни паркинг места.

Цел 2.1: Пешачењето да се претвори од потреба во пријатен и безбеден избор преку подобро одржувани, пошироки и озеленети пешачки патеки, заедно со нови зони само за пешаци – особено во централното подрачје на Кочани.

Цел 2.2: Да се изгради и/или воспостави (означи) основна, но поврзана велосипедска мрежа која ги поврзува училиштата, населбите и индустриските зони, преку јасно означени велосипедски патеки и/или ленти, поддржани со соодветни сообраќајни знаци и правила, како и со велосипедски паркинзи.

Цел 2.3: Да се врати центарот на градот на луѓето, наместо на (паркирани) автомобили, преку воведување на зони со смирен сообраќај, структуриран паркинг и долгорочен план за централна пешачка зона.

Цел 3: Да се поддржи јавното здравје и туризмот преку активна мобилност, преку организирање на пешачки и велосипедски настани и поврзување на градот со неговата природна околина, како блиските планини и рекреативни области.

Цел 3.1: Да се поддржи физичкото и менталното здравје преку развој на безбедни, зелени и достапни пешачки и велосипедски патеки до и од градската болница, решавање на неконзистентноста на патеките и проблемите со осветлување, подобрување на кружната болничка патека и поставување знаци за зелени коридори од други делови на градот, со промоција на нивната употреба преку едукативни кампањи.

Цел 3.2: Да се поддржи менталното здравје преку организирање инклузивни пешачки и велосипедски активности за ранливи групи, развој на инфраструктура за културни настани и подигнување на свеста за влијанието на урбаната средина врз благосостојбата преку кампањи и поставување клупи долж главните патеки.

Цел 3.3: Да се подобри еколошкото здравје преку мерки за намалување на брзината во сообраќајот и намалување на негативното влијание на возилата и зградите со зеленило, подобрување на фасади и зголемено урбано зеленило.

Цел 4: Да се мобилизираат и вклучат граѓаните на Кочани како креатори на промени, преку нивно вклучување во ИАП-процесот преку училишни програми поврзани со мобилноста и јавните простори, работилници за заедницата, механизми за повратни информации и пилот-настани за градење доверба и чувство на сопственост.

Цел 5: Да се зајакне конкурентноста и капацитетот за финансирање на Кочани, преку усогласување со приоритетите на ЕУ за мобилност и стекнување право на национална и европска поддршка за имплементација на иновативни решенија прилагодени на помали градови интегрирани со руралната средина, користејќи го развиениот ИАП-документ.



Безбедни училишни рути

- Надградба на тротоарот
- Безбедни премини
- Образование за мобилност
- „Училишна улица“
- Засегнати училишта: 6 основни, 1 музичко, 2 средни училишта



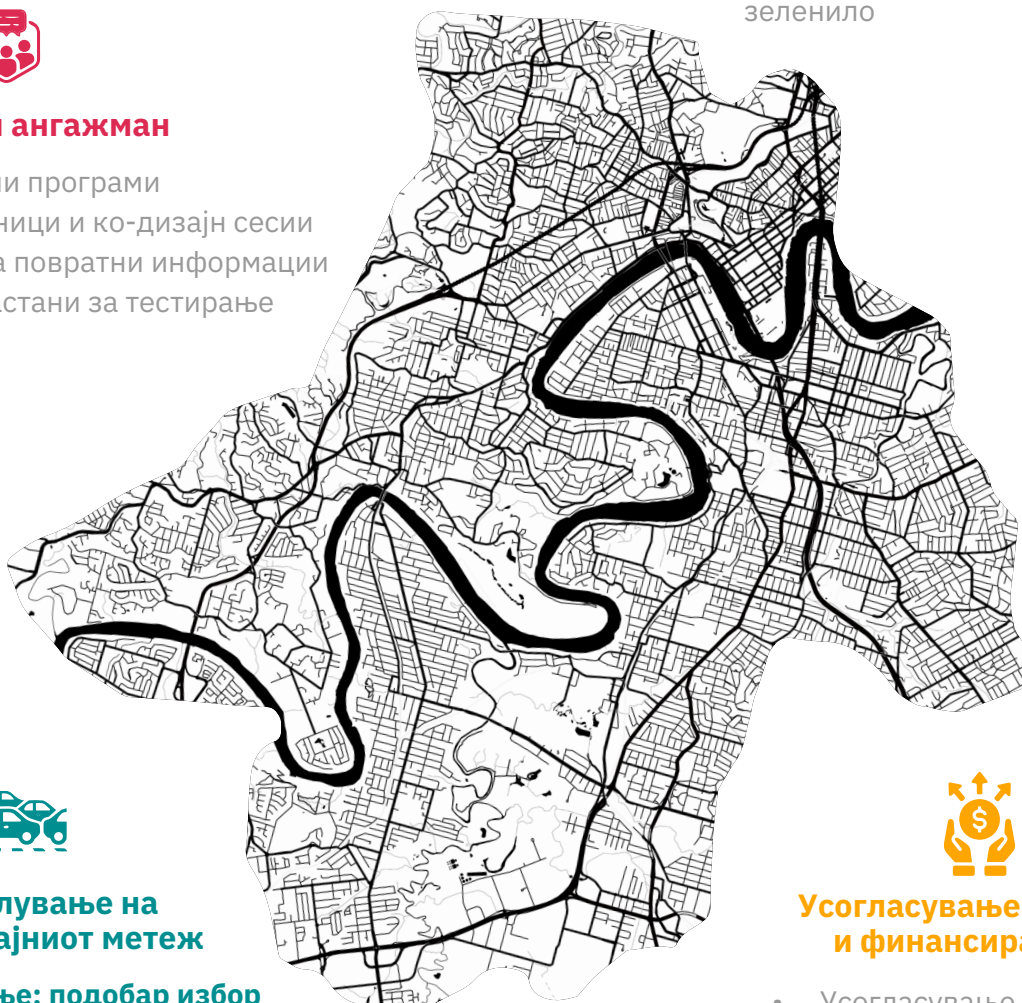
Активна мобилност за здравство и туризам

- **Поврзување на болницата**
 - Безбедни, зелени патеки
 - Надградба на осветлувањето и сигнализацијата
- **Инклузивно урбано здравје**
 - Клупи по главните патеки
 - Настани за ранливи групи
 - Кампањи за подигнување на свеста
- **Здравје на животната средина**
 - Зелени сидови и дрвја
 - Смирување на сообраќајот
 - Проширување на урбаното зеленило



Граѓански ангажман

- Училишни програми
- Работилници и ко-дизајн сесии
- Цикли на повратни информации
- Пилот настани за тестирање



Намалување на сообраќајниот метеж

- **Пешачење: подобар избор**
- Широки пешачки патеки со природна сенка
- Пешачки зони
- **Велосипедска инфраструктура**
 - Велосипедски ленти
 - Поврзување на училиштата и зоните
 - Паркинг за велосипеди
- **Враќање на животот во центарот на градот**
 - Зони со смирен сообраќај
 - Долгорочна пешачка зона
 - Реформа на политиката за паркирање



Усогласување со ЕУ и финансирање

- Усогласување со целите за мобилност на ЕУ
- Подобрување на условите за финансирање
- Прилагодено на рурални и мали градови
- Искористување на ИАП за иновации

Фигура 3

Преглед на целите и придобивките од ИАП

1.4.1. Неколку ефекти од развојот на ИАП

Интегрираниот акциски план (ИАП) служи како стратешка рамка за подобрување на урбаната и руралната мобилност во Општина Кочани. Развиен преку партиципативен процес и базиран на анализа на податоци, ИАП поттикнува соработка меѓу локалните власти, јавните институции и заедницата. Неговата имплементација ќе поддржи носење одлуки базирани на докази, градење институционален капацитет и примена на одржливи решенија што одговараат на специфичниот локален контекст.

Подолу се наведени дел од очекуваните ефекти на локално ниво кои произлегуваат од развојот и раната имплементација на ИАП:



Фигура 4
Локално влијание на ИАП

Овие очекувани локални промени се само почеток. Зад нив стои поширока визија за иднината на Кочани — град со безбедна, достапна, прифатлива и одржлива мобилност за сите. ИАП поставува јасни цели кои ќе ја водат оваа трансформација, помагајќи ѝ на Општината да планира паметно, да инвестира мудро и да обезбеди подобар квалитет на живот за секој жител. Следното поглавје ги опишува тие цели и нивната улога во создавањето на Кочани како поинклузивен и подобро поврзан регионален центар.

Општа цел на ИАП



Кочани – **динамичен регионален центар со систем за мобилност** кој обезбедува достапност, прифатливост, одржливост и ефективна мобилност.

Фигура 5
Општа цел на ИАП

Дополнително, целите на ИАП обезбедуваат подобра и поздрава животна средина за сите граѓани — корисници на сообраќајниот систем, а особено за најранливите категории (деца, пешаци, велосипедисти, лица со попреченост, лица со намалена подвижност, жени и постари лица).

Подобрувањето на урбано-руралната мобилност значи промовирање на сите форми на одржлива мобилност, како немоторизираниот начин на движење (велосипедизам и пешачење), како и користењето јавен превоз на патници — сето тоа со единствена цел да се намали употребата на автомобили при градските патувања. Намалувањето на употребата на автомобили овозможува намалување на емисиите на стакленички гасови, бучавата и сообраќајните метежи, како и намалување на бројот на сообраќајни незгоди.

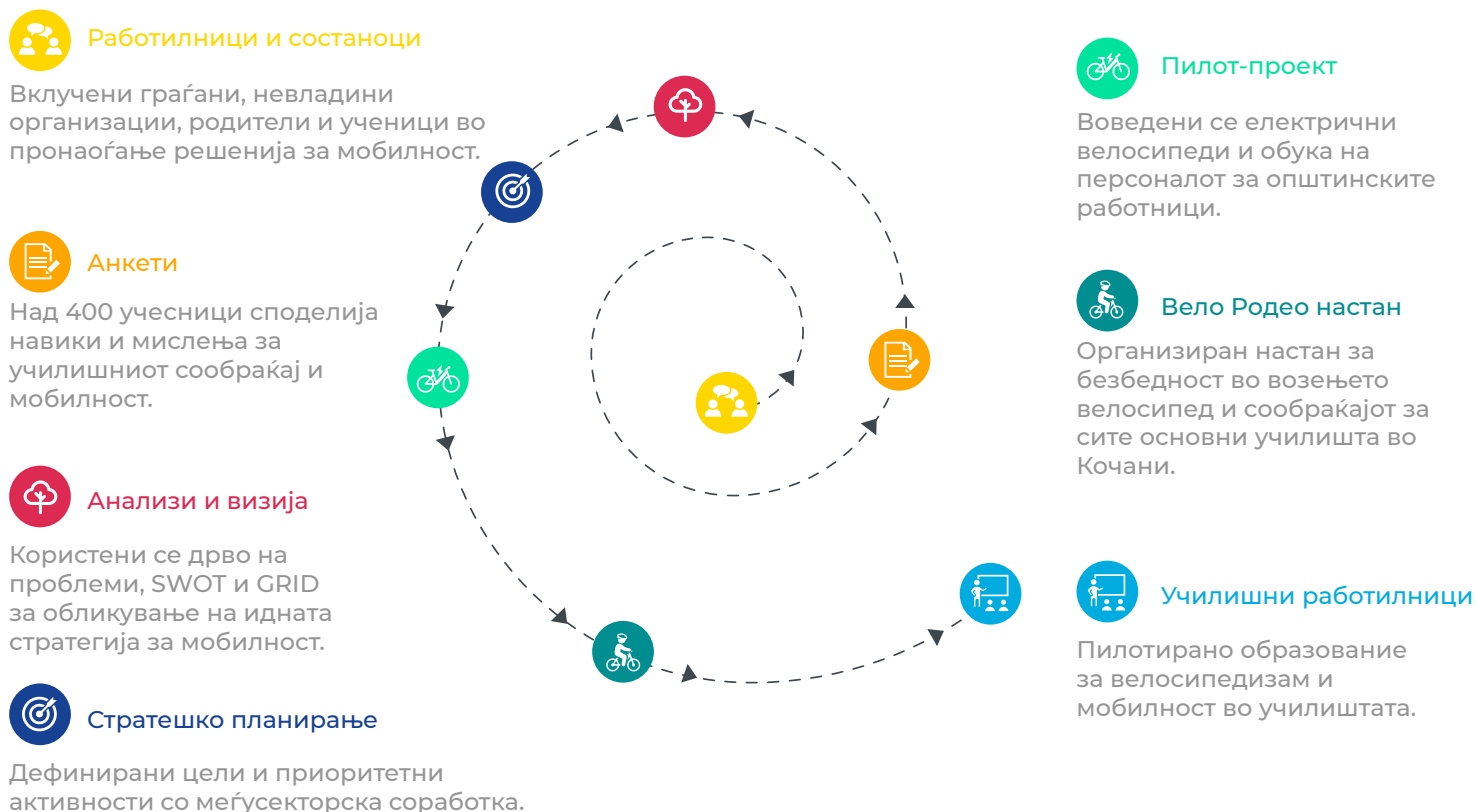
Интермодалноста и поттикнувањето на јавниот превоз, со подобрена достапност и повисок квалитет на услугите, како и останатите немоторизирани начини на движење, ќе обезбедат поголема социјална инклузија за сите категории жители на Кочани.

1.5. МЕТОДОЛОГИЈА НА РАЗВОЈ НА ИАП

УЛГ-групата во Кочани беше воспоставена како разновиден и мултидисциплинарен тим составен од: Градоначалникот, општински службеници од секторите за урбанизам, комунални услуги, сообраќаен инспекторат и животна средина, претставници од Советот на Општината, Младинскиот совет, локални здруженија и урбани заедници, професори и ученици од средното стручно училиште со насока транспорт и сообраќај.

Овој широк состав обезбеди планот да се изгради врз локална експертиза, институционално знаење и искуства од секојдневието на граѓаните.

Клучни активности на УЛГ-групата во Кочани:



Фигура 6
Клучни активности на УЛГ Кочани

Овој процес го следеше URBACT методот, прилагоден на локалниот контекст. Методот нагласува вклученост на засегнатите страни и трансформирано креирање на политики, што доведе до:

- Подобра координација меѓу општинските оддели и сектори;
- Заедничко разбирање на проблемите со мобилноста во Кочани;
- Зголемено тематско знаење и подобра употреба на податоци;
- Поголема јавна свест и поддршка;
- Политичка посветеност на IAP;
- Посилна основа за финансирање и планирање на спроведувањето.

Развојот на IAP на Кочани следеше седум структурирани фази:



Фигура 7
Процес на развој на ИАП – седум фази

ИАП е изработен заедно со засегнатите страни вклучени во Локалната URBACT група. Координаторот на Локалната URBACT група вообичаено го води процесот на развивање на ИАП, но и членовите на групата може да преземат одговорност за изготвување и ревидирање на целиот документ или делови од него. Идеално, Интегрираниот акциски план треба да ги одразува и интегрира знаењата и перспективите на сите членови на Локалната URBACT група, како и она што го научиле преку транснационалните студиски посети во другите URBACT градови.

Визуелна претстава на оваа УЛГ може да се види на Фигура 11.

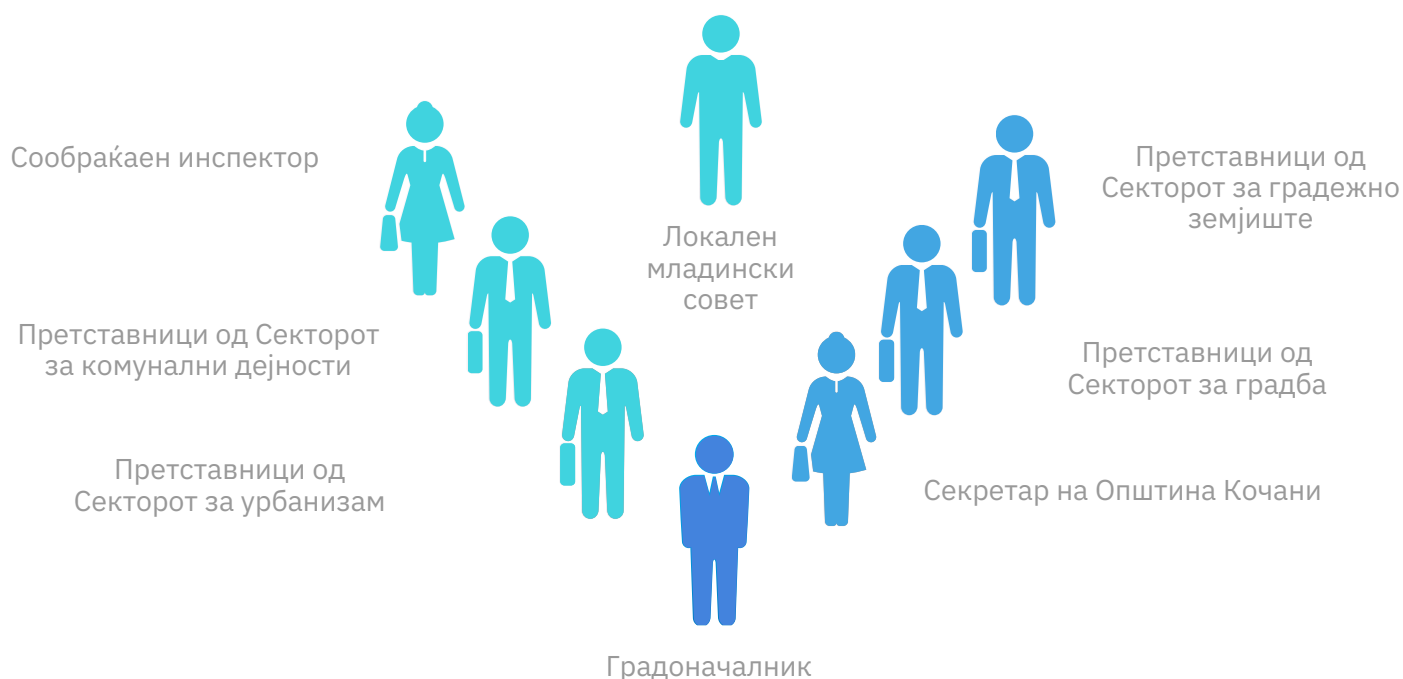
Процесот на изработка на ИАП се реализира во неколку чекори, односно фази, кои се однесуваат на анализата на постојната состојба, акциите што треба да се спроведат, временската рамка, одговорностите, трошоците, изворите на финансирање, индикаторите за мониторинг и проценките на ризик, како што е прикажано на Фигура 8. Овој партиципативен и прилагоден пристап резултираше со план кој е автентично локален, ги одразува потребите на граѓаните на Кочани и е подготвен за реална и ефективна имплементација во годините што следуваат.

Методологијата треба редовно да се прегледува и адаптира за време на спроведувањето на активностите, согласно потребите. Успехот на конечната методологија може да се сумира преку визуелниот приказ подолу.

1.6. ВКЛУЧУВАЊЕ НА ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ

Организацијата, подготовката и следењето на имплементацијата на активностите на ИАП треба да вклучи различни засегнати страни и да воспостави соработка помеѓу секторите на локалната самоуправа, јавниот сектор, приватниот сектор и здруженијата на граѓани. Меѓусекторската соработка е основа за имплементација на планираните активности и постигнување на целите.

Подолу е визуелно прикажана застапеноста на членови/учесници на Урбаната локална група, акроним УЛГ:



Фигура 8
Членови на УЛГ

Вклучени се и Советот на Општина Кочани, Младинскиот совет, како и претставници од локалните и урбаните заедници, претставници од локални и национални невладини организации. Исто така, вклучени се и стручниот кадар и учениците од одделот за управување со сообраќајот и транспортот од средното стручно училиште во Кочани.

1.7. ПРЕГЛЕД НА ОБЛАСТИТЕ ВО ИАП

Овој модерен пристап кон сообраќајното планирање се фокусира на луѓето — на граѓаните, нивното учество и инклузија, за разлика од традиционалниот начин на планирање. Придонесот на граѓаните е особено вреден поради бројните предлози, забелешки и коментари кои ја оправдуваат партиципативната метода што се инсистира да се користи при подготовката на ИАП.

Сите коментари на граѓаните претставуваат вреден материјал, особено во делот на изборот на мерки. Искуствата од градовите во Европската Унија кои го завршиле процесот на создавање и имплементација на ИАП покажуваат дека ИАП резултира со подобрување на квалитетот на животот за сите граѓани. Врз основа на овие искуства, реално е да се очекува дека имплементацијата на ИАП во Кочани ќе обезбеди подобар квалитет на живот за жителите. Во спротивно, постои реален ризик сообраќајот да стане фактор што ќе го ограничи развојот на Кочани и ќе предизвика незадоволство кај граѓаните.

ИАП треба да обезбеди придобивки за граѓаните во поглед на постигнување социјални, еколошки и економски ефекти, како и целокупна отпорност на општината.

1.8. АВТОРСТВО

Авторството на овој документ е во согласност со правилата утврдени во договорот за проектот и правилата на донаторот. Општина Кочани и нејзините соработници се автори на документот.

2.1.2. Статистика и демографија на населението

Кочани е заедница која се карактеризира со избалансирана возрасна распределба, солиден процент на возрасни лица на работоспособна возраст и значителен број деца, тинејџери и млади возрасни. Иако општината има одредена етничка разновидност, населението е претежно Македонско.

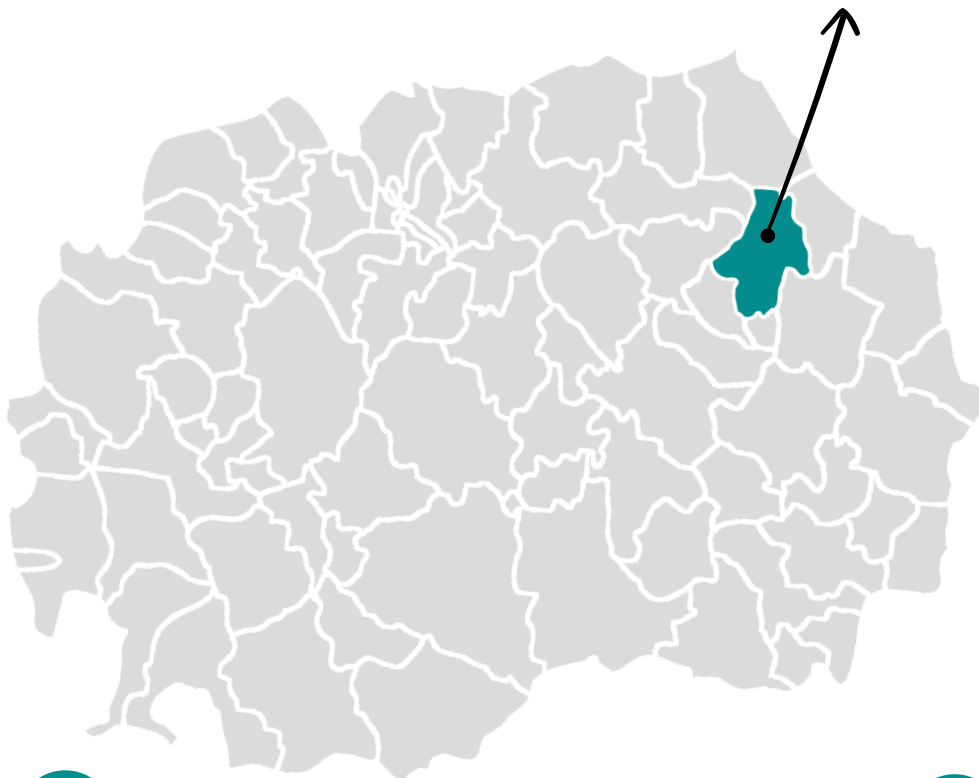
И покрај тоа што стапката на наталитет ја надминува стапката на смртност, регионот се соочи со благо намалување на населението поради миграцијата.



Стапка на наталитет → 10,33 на 1.000 жители
Стапка на смртност → 9,61 на 1.000 жители



Површина: 360,4 км²
Население: 31.602 жители
Намалување на населението:
речиси 1%



0-9 години → 2.858 деца
10-19 години → 3.157 тинејџери
20-29 години → 3.514 млади возрасни
30-49 години → 12.296 возрасни
50+ години → 8.256 лица



Македонци → 92%
Роми → 6%
Други етнички групи → 2%

Фигура 9
Демографски профил на Кочани

2.1.3. Индустија, статистика за вработување и квалитет на воздух

Економијата на Кочани традиционално се темелеше на производството на ориз, но во последните години се развива и преку привлекување странски инвестиции и поддршка на домашни компании во сектори како автомобилска индустрија, канабис индустрија, технологија и текстил. Поради недостигот на високообразовни институции во општината, младите жители мораат да патуваат или да се преселат во други градови за да го продолжат своето образование.



Фигура 10
Економија и индустрии во Кочани

2.2. Фокус на ИАП

Интегрираниот Акционен План (ИАП) во Кочани беше развиен преку партиципативен процес, заснован на методологијата на URBACT, со фокус на решавање на локалните предизвици во урбаната мобилност. Наместо да биде создаден од еден единствен актор, тој беше креиран преку Локалната група на URBACT (УЛГ), со вклучување на општински вработени, невладини организации, консултанти и членови на заедницата.

Под водство на координаторот на УЛГ, процесот комбинираше ко-дизајн и транснационално учење, со силен локален придонес преку работилници, анкети, пилот-проекти и заеднички анализи на проблеми спроведени во 2024 и 2025 година. ИАП следеше пет структурирани фази од партиципативниот модел на планирање на URBACT, реализирани преку активна соработка со засегнатите страни.



Фигура 11
Процес на развој на ИАП

Овие фази беа следени со процес од седум чекори за структурирање на финалниот ИАП, кој вклучуваше:

Чекор	Резултат
1 Воспоставување и координирање на УЛГ со активно вклучување од сите сектори, обезбедено преку редовна комуникација со членовите и релевантните надворешни засегнати страни.	Извештаи од работилници, резимеа од јавни консултации, документација за пилот-проект
2 Беа организирани редовни состаноци на УЛГ, анкети и работилници со повеќе од 400 учесници, вклучувајќи сесии за ко-дизајн, јавни настани и успешни пилот-проекти на општинско ниво	Регистар на засегнати страни
3 Заедничка визија и мерливи цели според потребите на заедницата	Сумирање на стратешките цели
4 Избор на реални сценарија и приоритетни мерки ко-креирани со граѓаните и УЛГ	Извештај за анализа на сценарија, матрица за приоритизирање на активности, белешки од работилница за ко-креација
5 Дефинирање на активности со јасни одговорности, рокови и проценети трошоци	Нацрт план за активности, матрица на одговорности, проценка на трошоци
6 Следење, извештување и адаптирање на планот во текот на имплементацијата	Рамка за мониторинг и евалуација
7 Анализа на ризици за идентификација на пречки и стратегии за ублажување	Матрица за проценка на ризици, план за ублажување на ризици

Фигура 12
Процес од седум чекори за развој на ИАП

За разлика од теоретскиот или „горе-надолу“ процес на планирање, ИАП-от на Кочани беше вистински ко-продуциран, заснован на локално проверени податоци и дополнет со континуирано учество од засегнатите страни. Методологијата ги комбинираше структурираното планирање со зајакнување на заедницата — позиционирајќи го ИАП како „жив“ документ кој се спроведува, следи и ажурира со активно локално учество. На овој начин, околу 500 граѓани придонесоа за создавањето на ИАП преку повеќе различни настани.

На овој начин, околу 500 граѓани во неколку наврати придонесоа за создавањето на ИАП.

Развој на ИАП



Фигура 13

Број на граѓани кои учествувале во процесот на креирање на ИАП

Клучната приоритетна област на ИАП е урбано–руралната мобилност. Главните аспирации за ИАП се дефинирани врз основа на развиената SWOT анализа за управувањето со општинската мобилност и перспективите за нејзина имплементација.



Фигура 14
SWOT анализа на мобилноста во Кочани

2.3. Опис на процесот

2.3.1. Управување со проектот

Проектен менаџер на проектниот партнер: Дијана Апостолова Златкова

Координатор на УЛГ: Елена Димитровска

Проектот се спроведува во рамките на програмата URBACT, финансирана од ЕУ, која промовира одржлив и инклузивен урбан и рурал развој низ цела Европа. Негов главен фокус е подобрување на урбаната и руралната мобилност. Локалната група на URBACT (УЛГ) ги идентификуваше клучните предизвици кои послужаа како основа за развој на Акциониот план.



Фигура 15
Идентификувани предизвици во мобилноста

2.3.2. The Kocani Urbact Local Group - ULG

Локалната група на URBACT (УЛГ) за одржлива урбана мобилност во Кочани беше формирана во октомври 2023 година. Таа е мултидисциплинарна група, структурирана за спроведување на Стратегијата за одржлив развој на градот Кочани. УЛГ вклучува претставници од јавни претпријатија, секторски министерства, инженери и невладини организации. Други засегнати страни, како социјални, урбани и месни заедници, како и политички организации, беа поканети да учествуваат.

УЛГ се координира од консултант со искуство во европски проекти и од локалниот координатор на УЛГ, Елена Димитровска.

Работните средби беа реализирани со претставници на Локалната група на URBACT, во тесна соработка и поддршка од консултанти од организации кои работат во секторот за одржлива мобилност, преку граѓанската организација Вело Училишта.

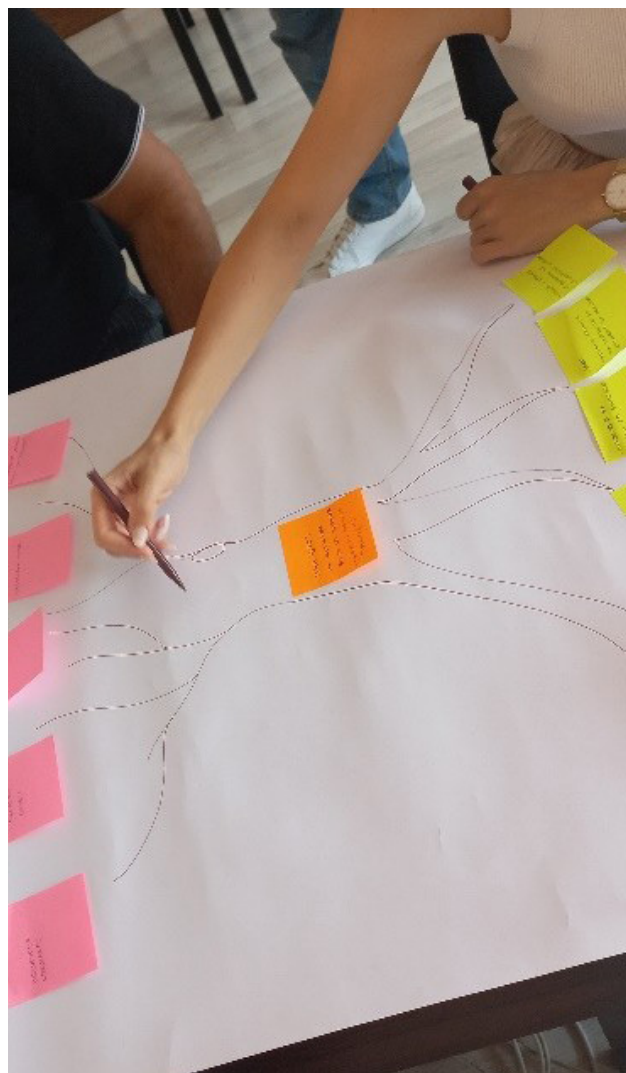
Подолу се прикажани неколку фотографии од втората работилница за членови на УЛГ и други засегнати страни, одржана во Општина Кочани, организирана од НВО Вело Училишта и Општина Кочани.



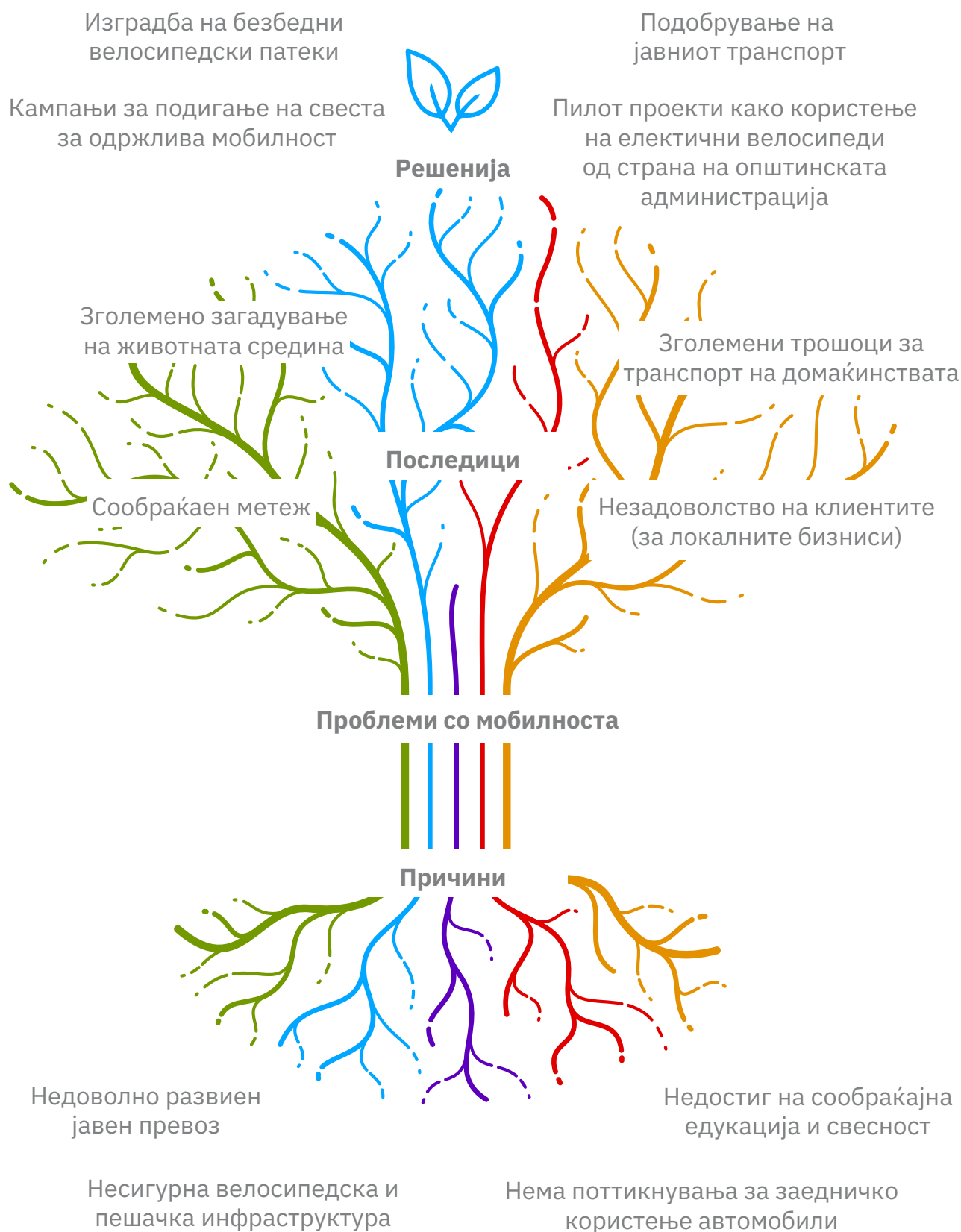
Слика 4
Инфо – важноста на УЛГ, нивните улоги,
задачи и идни активности



Слика 5
Листи и класификација на проблеми



Слика 6
Сесија Дрво на проблеми



Фигура 16
Дрво на проблеми

Процесот на ко-продукција: од вклучување на засегнатите страни до планирање на акции.

За подобро да се разбере како беше развиен ИАП преку учество на засегнатите страни, следната мапа на процесот ги илустрира клучните фази во кои беше вклучена Локалната група на URBACT (ЛГУ). Ова патување - од почетната дијагноза до планирањето на активностите - гарантира дека сите интервенции се локално засновани, засновани на докази и институционално поддржани.



Фигура 17
Клучни фази на учество на УЛГ во ИАП

2.3.3. Акции со мали размери

Составот и улогата на Локалната група на URBACT во процесот на ко-продукција и ко-имплементација се клучни за разбирање на проблемите и ограничувањата, потенцијалните ризици и закани, како и за визијата и целите поврзани со урбано–руралната мобилност во Кочани.

Акциите со мали размери помагаат да се направат потребните промени за додавање, преформулирање или бришење на активности кои не се релевантни или соодветни за:

- Координација и контрола на работите;
- Координација при подготовката на визијата и Акциониот план на ИАП;
- Имплементација на планот и интеграција на активностите со буџетот и другата планска документација;
- Поднесување на годишен извештај за реализација на ИАП;
- Презентација на мерки.



Фигура 18
Улогата на УЛГ

2.3.3.1. GRID анализа

Со последователно групирање на забелешките на УЛГ како позитивни и негативни, предизвици за реализација и работи за подобрување, заедно со Локалната група на URBACT беше спроведена GRID анализа за време на вежбите на работилницата.

Табела 1: ГРИД анализа

	НЕ САКАМ	САКАМ
ИМАМЕ	Сообраќаен метеж во центарот на градот Недостаток на пешачки коридори и пешачки зони Недостаток на велосипедски патеки/линии Недоволна свесност за користење на јавен превоз Паркирање на автомобили во центарот на градот Недостаток на паркинг места Нелегално паркирање на улиците Паркирани автомобили на тротоари и велосипедски патеки Загадување на воздухот и висок шум Сообраќајни незгоди Недостаток на зони за смирување на сообраќајот Недостаток на линии на јавен превоз	Јавен превоз Улична инфраструктура Велосипедски патеки
НЕМАМЕ	Висока смртност во сообраќајни незгоди	Модерен и достапен јавен превоз Бесплатен превоз за студенти Свесност за користење на јавен превоз Зона 30 Паркинг гаражи Поголема цена на паркирање Сообраќајна култура Велосипедски патеки и ленти Широки пешачки патеки Централна пешачка зона Висок квалитет на воздухот Живи улици и подобар квалитет на животот



Слика 7
Сесија ГРИД анализа

2.3.3.2. Анализа на статусот

За да се дефинира сегашниот статус на урбаниот транспортен систем и да се добие претстава за неговото функционирање, беше подготвена табела за анализа со клучните елементи на транспортниот систем во градот Кочани.

Табела 2: Опис и анализа на моменталниот статус на мобилноста

Модел на транспорт	Ниво на користење	Квалитет на патната инфраструктура	Состојба на безбедноста, животната средина и здравјето	Ниво на спроведување на активностите за мерки	Анализи
 Пешачење	Високо	Многу слаб	Ризици по безбедноста на пешачките премини	Средно	Потреба од мерки за сообраќајна безбедност и подобрување на пешачката инфраструктура
 Велосипедизам	Многу ниско	Многу слаб	Нема придобивки или влијанија поради многу мала употреба	Многу ниско	Потребна е велосипедска инфраструктура
 Јавен транспорт	Средно	Средно	Загадување на воздухот	Ниско	Потребна е подобра мрежа за јавен превоз, возни редови и модерни возила со ниски емисии
 Приватни автомобили и моторцикли	Многу високо	Средно	Загадување на воздухот, Сообраќајна бучава	Високо	Потреба од прераспределба на патниот простор во корист на одржливи видови транспорт
 Транспорт на стоки	/	Ниска	Загадување на воздухот, Шум од сообраќајот, Ризици по безбедноста во центарот на градот	Ниско	Потреба од ограничување на пристапот во центарот на градот
 Анализи	Најдоминантен начин на транспорт се автомобилите	Многу слаб квалитет на инфраструктурата за пешачење и велосипедизам	Слаб квалитет на воздухот поради емисии од моторизирани возила	Повеќето активности за спроведување на мерките се поврзани со подобрување на патната инфраструктура за моторизирани возила	/

Многу слаб = 1 | Слаб = 2 | Среден = 3 | Висок = 4 | Многу висок = 5

2.3.3.3. Просторна анализа

Беа спроведени две анкети:

- А) Анкета со родители за безбедност во сообраќајот во зони околу училиштата (само за родители на училишни деца);
- Б) Анкета за планирање на урбано–рурална мобилност (само за граѓани на Општина Кочани).

Резултатите покажуваат дека граѓаните најчесто патуваат пеш или со автомобил, а децата најчесто се пренесуваат до и од училиште на овие два начина. За користење на велосипед, родителите бараат јасно обележани велосипедски и пешачки патеки и зголемено образование за сообраќајна култура поради страв од интензитетот на сообраќајот.

Безбедните патеки се предуслов за 85% од анкетирани граѓани да преминат на користење велосипед за секојдневно транспортно патување.

Анкетите покриваа и пешачка инфраструктура, тротоари, паркинг места, организација на дополнителни едукации и други мерки.

Беа анкетирани родители на ученици од сите основни училишта.

 ООУ Никола Карев  ООУ Св. Кирил и Методиј  ООУ Ристо Јуруков

80% пешки или со автомобил **13%** користат јавен превоз **0%** велосипед



Овие резултати отвораат нови прашања и простор за интервенција.

Беше важно да се идентификуваат улиците кои се најчесто користат како патеки до и од училиштата:

- ✓ Страшо Ербапче
- ✓ Стево Теодосиев
- ✓ ВМРО
- ✓ Теодосие Паунов
- ✓ Димитар Влахов
- ✓ Иво Лола Рибар
- ✓ Браќа Ставреви
- ✓ Кеј на револуцијата
- ✓ 9ти Мај

Фигура 19

Училишни маршрути за патување идентификувани од родители

Поддршка за воведување школски сообраќајни патроли изразија 87% од анкетираниите. 100% од анкетирани сметаат дека сегашната состојба на сообраќајниот систем е полоша.

86% се незадоволни од велосипедската/пешачката инфраструктура, наспроти 14% задоволни.

Ако патеките беа побезбедни, 85% од анкетирани би користеле велосипед за секојдневни патувања.

57% сметаат дека состојбата со паркингот е добра, а 57% се незадоволни од јавниот превоз. За такси превоз, 87% се незадоволни.

Поддршката за пешачка зона во центарот изнесува 86%, а 14,3% одговориле дека семејството поседува 3 или повеќе автомобили, што е алармантно.

Задоволството со општата сообраќајна безбедност е 76%, а најпосакувана мерка е континуирано одвоени тротоари.



87% ја поддржуваат воведувањето на училишни сообраќајни патроли (како што е имплементирано во Нов Зеланд, САД и Обединетото Кралство).



100% од анкетираниите граѓани сметаат дека постојниот сообраќаен систем е во лоша состојба.



86% не се задоволни од постојната велосипедска и пешачка инфраструктура.



85% би се префрлиле на велосипед за секојдневен превоз доколку патеките бидат побезбедни.



57% сметаат дека услугата за паркирање **е добра**.

57% изјавуваат дека немаат проблем со паркирање во центарот на градот.



57% не се задоволни од јавниот превоз.

43% се **задоволни** од неговата точност и редовност.



87% не се задоволни од такси-превозот.



86% ја поддржуваат трансформацијата на центарот на градот во пешачка зона.

86% се вознемирени од постојаната достава на стоки во централното градско подрачје.



14.3% од семејствата поседуваат три или повеќе автомобили, иако ниту еден од анкетираниите не пријавил повеќе од шест членови во семејството.

43% потекнуваат од домаќинства со **само 1–3 членови**.



76% изјавуваат дека се **задоволни** од општото ниво на сообраќајна безбедност.

Фигура 20

Резиме на резултатите од анкетата за јавно мислење

2.4. Анализа на ризик

Описот на типот на ризик (оперативен, финансиски, правен, кадровски, технички, однесувачки) ни овозможува да ја разбереме кохерентноста, комплетноста и потенцијалните загрижености во мерките од ИАП.

Фактори	Опис	Пример/индикатори
 Кохерентнос	Усогласување со политики: ИАП е усогласен со локалните, регионалните и националните политики за мобилност и одржливост. Интегриран пристап: Поттикнува меѓусекторска соработка (сообраќај, урбанистичко планирање, животна средина). Ангажман на засегнатите страни: Вклучува граѓани, НВО и бизниси во дизајнот и имплементацијата. Конзистентна визија: Обезбедува споделени цели преку сите мерки.	Политички референци за ИАП Заеднички работилници со засегнати страни Интегрирани политики за транспорт и користење на просторот
 Комплетност	Начини на транспорт: Вклучува јавен превоз, велосипедизам, пешачење, електромобилност и одржлива интеграција. Пристапност: Инклузивно за сите групи (деца, возрасни, лица со попреченост). Еколошки показатели: Следи намалување на CO₂, сообраќаен метеж и користење ресурси. Повратни информации од корисниците: Услугите се обликувани преку партиципативни настани и анкети.	Број на одржливи видови транспорт Аудити на пристапноста Показатели за намалување на CO₂ Анкети за задоволство на корисниците



Проблеми



Финансирање и ресурси:

идентификација на одржливи извори на приходи (на пр., даноци, грантови, јавно-приватни партнерства) за краткорочни и долгорочни активности и планови.

Политичка волја: потребна е политичка поддршка за иницијативите за одржлива мобилност, поради што ULG треба да вклучува и политички претставници.

Несправедливости / еднаквост:

справување со потенцијални нееднаквости во распределбата на услуги и пристапот до придобивки меѓу различни демографски групи, за поефективно и долгорочно планирање.

Промена на однесувањето: клучно е да се разберат бариерите за промена на транспортните навики и да се развијат стратегии за поттикнување на премин кон одржливи практики.

Буџетски проценки и извори на финансирање

Резултати од анкетите за вклученост на заедницата и политичка поддршка

Оценки за еднаквост на проекти

Создадени едукативни кампањи и партнерства



Продолжување на активностите



Следење и евалуација: креирање рамка за континуирана проценка на ефикасноста на мерките како дел од следењето на проектот и имплементацијата на ИАП.

Јавно ангажирање: одржување комуникација со заедницата за напредокот и собирање континуирани повратни информации – преку различни отворени дискусии на ниво на заедница.

Проширување: идентификација на успешни мерки кои можат да се прошируваат или прилагодуваат на други подрачја.

Долгорочна визија: развој на стратешки план кој ги поврзува тековните мерки со пошироката визија за одржлива урбана мобилност.

Редовни извештаи за показатели на перформанси

Форуми на заедницата и механизми за повратни информации

Пилот-проекти со потенцијал за проширување

Документи кои ги опишуваат идната визија и цели

Figure 21

Рамка за анализа на ризик заснована на 4C

Со разгледување на овие аспекти, Општина Кочани може ефикасно да работи на создавање на поодржлив и отпорен транспортен систем.

2.4.1. Капацитети и ресурси

Во рамките на Општината беше формиран тим за ИАП со дефинирани задачи:



Капацитет на локалната администрација

-  Сообраќаен инспектор
-  Комунален инспектор
-  Инспектор за заштита на животната средина
-  Општински совет за сообраќајна безбедност на патиштата
-  Активен невладин сектор во подрачјето
-  Услуга за паркирање како дел од ЈП „Водовод“



Ресурси на локалната администрација

-  Општински возен парк
-  Бесплатен превоз за студенти
-  Субвенциониран јавен превоз
-  Организиран автобуска станица/станции
-  Годишни сообраќајни програми
-  Планови за одржување на патната мрежа
-  Покриеност на урбани и рурални подрачја
-  Стратегија за сообраќајна безбедност
-  Управување со паркирањето во центарот на градот
-  Ограничени урбани велосипедски патеки
-  Развиена патна мрежа
-  Автобуски и меѓуградски превоз
Железничка станица (неактивна)
-  Означени пешачки и велосипедски патеки (планински подрачја)

2.4.2. Тековни предизвици на општината: политички, технички и оперативни

Технички предизвици:

- Недостиг на опрема за следење на состојбата со мобилноста и навиките на граѓаните.
- Недоволно развиена инфраструктура за немоторизирани видови мобилност.
- Недостиг на структурирана база на податоци која се ажурира континуирано.



Фигура 26
Технички бариера за имплементација на ИАП

Политички предизвици:

- Локални избори во 2025 година (можна промена на Градоначалник и Совет).
- Можно неполноценна поддршка од Советот на Општина Кочани.
- Приоритет на големи инфраструктурни проекти, а не на „меки“ мерки како едукација.
- Отпор кон долгорочни промени кои можат да предизвикаат краткорочно незадоволство.



Фигура 23
Политички пречки за спроведување на ИАП

Оперативни предизвици:

- Само еден сообраќаен службеник; нема посебен сектор за мобилност.
- Ограничена меѓусекторска соработка.
- Недоволни финансиски ресурси.
- Отпор од граѓаните кон промени што го намалуваат комфорот или носат дополнителни трошоци.



Фигура 24
Оперативни предизвици во имплементација на ИАП

2.4.3. Проценка на ризик

2.4.3.1. Дијаграм за управување со ризикот

Табела 3

ВЕРОЈАТНОСТ							
Е Ф Е К Т		Поени	Ретко	Малку веројатно	Веројатно	Многу веројатно	Сигурно
	Поени		1	2	3	4	5
	Сериозно	5	5	10	15	20	25
	Големо	4	4	8	12	16	20
	Умерено	3	3	6	9	12	15
	Мало	2	2	4	6	8	10
	Неважно	1	1	2	3	4	5

Ризиците се оценуваат со формулата: Ризик = Веројатност × Влијание

Веројатност (1–5):

Ретко = 1 Малку веројатно = 2 Веројатно = 3 Скоро сигурно = 4 Сигурно = 5

Влијание (1–5):

Незначително = 1 Мало = 2 Умерено = 3 Значајно = 4 Сериозно = 5

Двете оценки се множат за да се одреди вкупниот ризик и приоритетот.

Скала на ниво на ризик:

1–5 = Многу ниско | 6–10 = Ниско | 11–15 = Умерено | 16–20 = Високо | 21–25 = Критично

2.4.3.2. Проценка на ризик

Табела 4

Вид на ризик	Опис	Евалуација	Вкупно
Политички	Локалните избори во 2025 може да доведат до промена на раководството и да се намали приоритетот на мерките за мобилност.	Веројатно (3) × Големо (4)	12
Оперативен	Ограничен капацитет на персонал (еден сообраќаен инспектор; нема оддел за мобилност).	Скоро сигурно (4) × Големо (4)	16
Финансиски	Одложени или несигурни ЕУ/ национални средства и ограничен општински буџет.	Веројатно (3) × Големо (4)	12
Поврзано со однесувањето	Јавен отпор кон ограничување на користењето на автомобили и паркирањето.	Скоро сигурно (4) × Сериозно (5)	20
Технички / Податоци	Застарени податоци и недостиг на дигитални алатки за следење.	Веројатно (3) × Умерено (3)	9
Правни / Регулаторни	Нема национална рамка за интегрирано планирање на мобилноста.	Малку веројатно (2) × Умерено (3)	6
Вклучување на засегнати страни	Учеството може да опадне поради голема работна оптовареност или промена на приоритетите.	Веројатно (3) × Умерено (3)	9
Инфраструктура	Доцнења поради набавки или проблеми со координација.	Веројатно (3) × Големо (4)	12

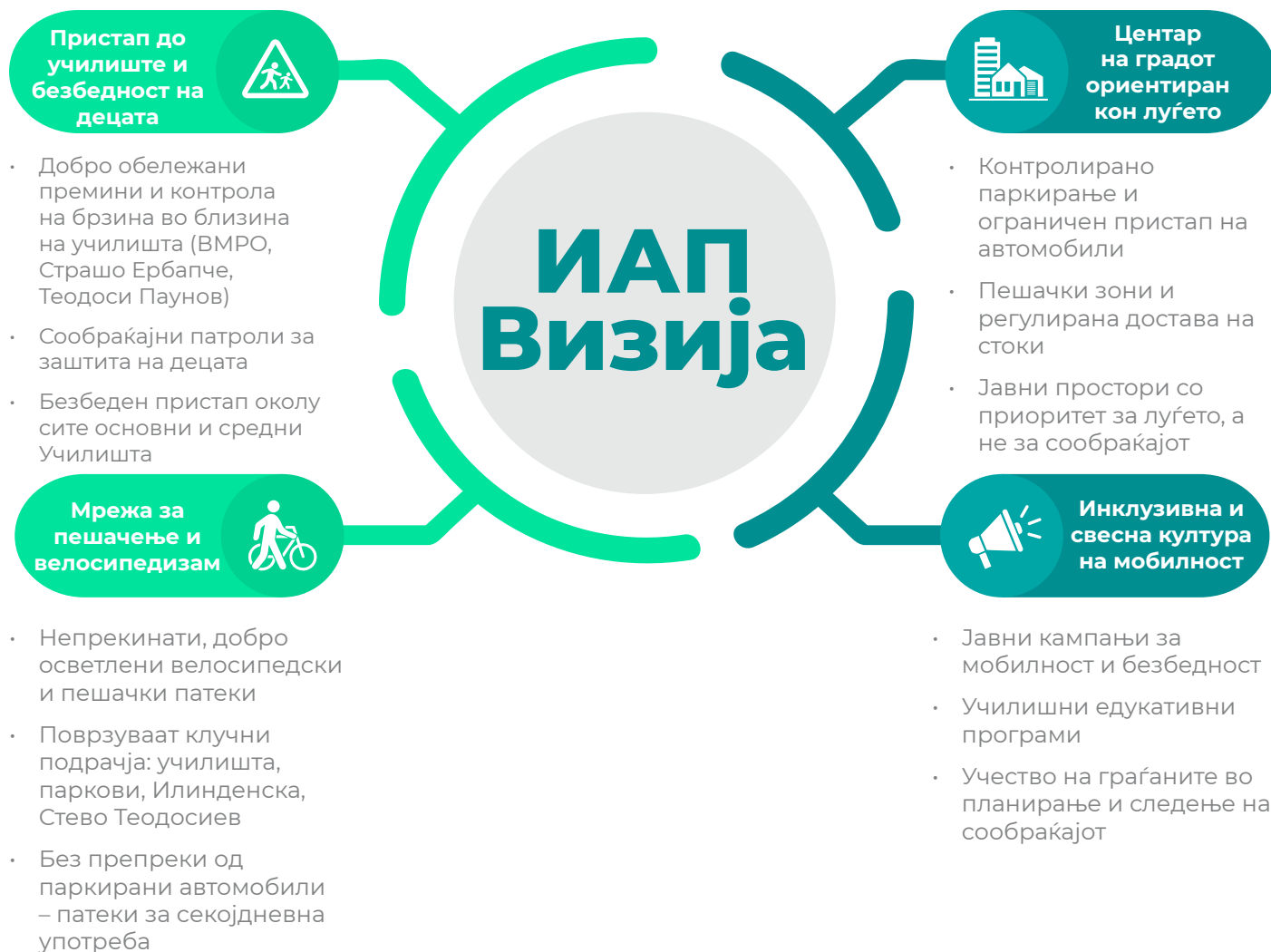
3. ВИЗИЈА

Кочани има визија за иднина каде мобилноста е создадена за луѓето, а не за автомобилите. Иднина каде децата можат безбедно да пешачат или возат велосипед до училиштата по чисти, покриени со сенка улици; каде јавниот превоз ги поврзува руралните села со центарот на градот; и каде сообраќајот повеќе не доминира во секојдневниот живот.

Оваа визија произлезе од работилници и анкети во кои учествуваа повеќе од 400 граѓани во 2024 и 2025 година. Жителите истакнаа јасни приоритети: намалување на зависноста од автомобили, подобрување на безбедноста во близина на училиштата, проширување на инфраструктурата за велосипед и пешачење, и враќање на јавниот простор одземен од паркирани возила.

Визијата за одржлива мобилност на Кочани вклучува:

- **Безбеден пристап до училишта**, особено по улиците со висок ризик како ВМРО, Страшо Ербапче и Теодосије Паунов, со видливи пешачки премини, сообраќајни патроли и контроли на брзината за заштита на децата.
- **Основна, но поврзана мрежа на велосипедски патеки и пешачки рути**, кои ги поврзуваат клучните дестинации — училишта, паркови, индустриски зони, центарот на градот и станбени населби. Патеките ќе бидат непречени од паркирани автомобили, добро осветлени и дизајнирани за секојдневна употреба.
- **Центар на градот ориентиран кон луѓето**, каде паркирањето е контролирано, пристапот со автомобили е ограничен, а јавните простори се користат за заеднички живот, а не за сообраќај. Ова вклучува воведување пешачки зони и подобра регулација на товарење и достава на стоки.
- **Култура на мобилност заснована на свесност и инклузија**, со јавни кампањи, едукативни програми во училиштата и учество на граѓаните во обликување на сообраќајните политики и следење на напредокот.



Фигура 25
ИАП Визија

Визијата, прикажана на Слика 28, ја отсликува клучната приоритетност идентификувана за време на вклучувањето на граѓаните — побезбедни училишни зони, подобри пешачки и велосипедски рути и поинклузивни јавни простори. Овие приоритети го формираат темелот на пристапот на Кочани кон одржлива урбана мобилност.

Со надградба на овој темел, следниот дел (Слика 29) ја проширува визијата преку воведување на концептот „Здрав град“ и две идни сценарија. Овој рамковен пристап го поврзува планирањето на мобилност со пошироките цели поврзани со јавното здравје, квалитетот на животната средина и долгорочната урбана отпорност. На овој начин, оригиналната заеднички создадена визија се трансформира во поинтегрирана стратегија која ги адресира како сегашните потреби за мобилност, така и идните приоритети за развој.

Кочани како Здрав Град: Поврзување на мобилноста и јавното здравје

Визијата за Кочани како „Здрав Град“ го проширува фокусот на ИАП надвор од транспортот, ставајќи го јавното здравје — физичкото, менталното и еколошкото — во центарот на урбаното планирање. Преку овој интегриран пристап, мобилноста станува алатка за подобрување на секојдневната благосостојба.

Подобрување на физичкото здравје

Промоцијата на пешачење и велосипедизам помага во намалување на седентарниот начин на живот и поддржува поздрави секојдневни навики. Безбедни училишни патеки, заштитени велосипедски ленти и достапна пешачка инфраструктура го поттикнуваат физичкото активирање за сите возрастни групи.

Подобрување на менталното здравје

Мирни, инклузивни и добро дизајнирани јавни простори го намалуваат стресот и поддржуваат социјална интеракција. Зазеленети пешачки патеки, смирување на сообраќајот, места за седење и заеднички настани придонесуваат за менталната благосостојба и граѓанската поврзаност.

Подобрување на еколошкото здравје

Намалена употреба на автомобили го намалува загадувањето на воздухот и бучавата. Зелени коридори, растителни бариери и еколошки пријателски урбан дизајн го подобруваат квалитетот на воздухот, поддржуваат адаптација на климатските промени и создаваат почист и поздрав урбан амбиент.



- Обезбедување на безбедни и зелени патеки за директен пристап до и од зградата на болницата
- Обезбедување на безбедни и зелени велосипедски ленти од болницата до зелената зона на градот
- Отстранување на прекини на патеките и подобрување на осветлувањето
- Подобрување на пристапноста на патеките
- Подобрување на кружната маршрута до и од зградата на болницата
- Дефинирање и сигнализација на зелени и безбедни маршрути за физичко/ментално здравје (пешачки патеки и велосипедски ленти) од други области во градот
- Промоција на овие зелени и безбедни патеки



- Организирање на прошетки и велосипедски активности за ранливи групи
- Организирање на културни активности — инфраструктура за настани
- Кампања за објаснување на влијанието на урбаната средина врз здравјето — места за седење покрај главните патеки и сл.



- Мерки за смирување на сообраќајот
- Поставување на зелени бариери за намалување на бучавата и примена на мерки за омекнување на влијанието на возилата и зградите (зелени површини, фарбање на фасади и сл.)

Фигура 26
Кочани- здрав град

Оваа визија одговара на сегашната географска и демографска реалност на Кочани: град со средна големина опкружен со рурални подрачја, со силна пешачка култура, но со слаба инфраструктура; високо сопствеништво на автомобили, но ниска употреба на велосипеди; активна популација на школска возраст која итно има потреба од побезбедни услови за мобилност.

Преку овој ИАП, Кочани се обврзува да стане град каде улиците се заеднички, воздухот е чист, а движењето е безбедно, достапно и лесно — за секој жител, во секоја точка на општината. Врз основа на анализата и идентификуваните проблеми, како и на податоците од други плански документи, работната група на Општина Кочани разви два сценарија.

СЦЕНАРИО 1

Главната цел на ИАП е подобрување на пристапноста на урбаните подрачја и обезбедување висококвалитетна и одржлива мобилност и транспорт до, преку и во рамки на урбаното подрачје.

СЦЕНАРИО 2

Долгорочна визија и јасен план за имплементација на дигитална и зелена општина.



Здрав ГРАД со висококвалитетна и еколошки одржлива мобилност, со активни граѓани за кои пешачењето и велосипедизмот се прв избор за секојдневните патувања во град со ефикасен, зелен и безбеден транспорт



Одржлива мобилност

Одржлива и безбедна инфраструктура

Одржлив јавен транспорт

Безбедни училишни зони

Здрава животна средина и енергетски ефикасен град

Фигура 27
Стратешки сценарија и визија за ИАП

3.1 ЦЕЛИ

Нацрт-визијата ги разгледува сите начини и форми на транспорт, односно патнички и товарни, моторизирани и немоторизирани, јавни и приватни, движење и паркирање. Таа не се ограничува само на транспорт и мобилност, туку го зема предвид и здравјето, квалитетот на животот и користењето на земјиштето. На овој начин, транспортот и мобилноста се поставуваат во поширокиот контекст на урбан и социјален развој, при што се вклучени и политичките перспективи поврзани со урбан и просторен развој, економски раст, животна средина, здравје, безбедност и социјална инклузија.

Нацрт-визијата е базирана на анализа на сегашната состојба на мобилноста и ги адресира идентификуваните проблеми и перципираните можности. Таа обезбедува рамка која го води ИАП во насока на создавање одржлив, безбеден и инклузивен транспортен систем, кој е во согласност со потребите на граѓаните и локалната заедница.

Нацрт-визијата ќе биде дополнително разгледана и усогласена со засегнатите страни и граѓаните во текот на процесот на имплементација на ИАП. Визијата може да функционира како ефективен водечки елемент само доколку е широко прифатена од сите засегнати страни. Затоа, клучно е да се создаде заедничка сопственост на визијата. Кога визијата е создадена во партнерство со засегнатите страни, таа е посвесно прифатена и поефикасно се имплементира.

Иако не секогаш е можно граѓаните директно да бидат вклучени во процесот на креирање на визијата, тие барем треба активно да бидат информирани за текот на процесот и за резултатите од градењето на визијата. Ова придонесува кон создавање свест, пошироко прифаќање и поттикнување на чувство на заедничка јавна сопственост на визијата, што е клучно за успешна имплементација на ИАП.

4. СЕВКУПНА ЛОГИКА И ИНТЕГРИРАН ПРИСТАП

4.1 Цели, мерки и индикатори

За справување со тековните предизвици поврзани со одржлива урбано-рурална мобилност, беа идентификувани приоритетни мерки, односно „брзи резултати“ — мерки кои се нискобуџетски, оправдани и лесно спроведливи. Идентификацијата беше направена заедно со групата на засегнати страни за време на вежбите на работилницата што се одржа во Кочани (табелата подолу).

Мерките се развиени според принципот SMART — Специфични, Мерливи, Остварливи, Реални и Временски определени — и се поврзани со следниве области:

- Стратешка политика;
- Активности за градење на капацитети;
- Безбедност во сообраќајот;
- Јавен превоз;
- Инфраструктура за активни видови транспорт (пешачење и велосипедизам);
- Промоција на одржливи видови транспорт и кампањи за подигнување на свеста;
- Управување со сообраќајот; и
- Управување со паркирање, со фокус на три столба.

Привремени пешачки улици во центарот на градот		Привремено затворање на улици во центарот на градот со ограничен пристап за моторни возила
Интелигентни пешачки премини		Користење на систем за осветлување наменет за известување на возилата за присуството на пешаци на улицата. Системот ја нагласува пешачката зона и околината, предупредувајќи ги возилата за присуството на пешаци и со тоа ја зголемува нивната безбедност.
Сеопфатна велосипедска мрежа		Развој на план за сеопфатна велосипедска мрежа во градот, која ќе вклучува мрежа на велосипедски рути со издвоени велосипедски површини (означени ленти, патеки, банкини и патеки), обезбедување на паркинг за велосипеди, станици за пумпи и сервисни станици.
Велосипеди за заедничка употреба		Лесен пристап до заеднички велосипеди во градот или на работа
Промоција на пешачење, велосипедизам и јавен транспорт како алтернативи на користењето автомобили		Користење на медиумите за подобрување на јавната свест за проблемите предизвикани од растот на сообраќајот и влијанието на патувањето однесување, како и за пренесување на мерките што можат да се преземат за решавање на овие проблеми, вклучувајќи и промена на сопствените навики за патување.
Безбедни маршрути до училишта		Преглед на училишните патишта за идентификување на силни и слаби страни и приоритизирање на мерките.
Мерки за смирување на сообраќајот		Користење на физички мерки за намалување на брзината и забрзувањето на возилата, како што се: издигнати раскрсници (користење на раскрсниците како заеднички простори), чикани и мини-ротиратори.
Јавен транспорт на барање		Во денешно време, области со ниска густина се покриени со приватен транспорт поради недостиг на линии или ограничен просторен опсег на јавниот транспорт. Главната цел на транспортот на барање е да обезбеди поефикасен одговор на мобилноста во области со ниска густина, која не е задоволена со локалниот јавен транспорт.
Проширување на мрежата на јавен транспорт со нови линии, опслужувани со модерни возила		Развој на нови линии за јавен транспорт за подобра покриеност на градот.
Едукација на ученици за сообраќајна безбедност		Спроведување задолжителна едукација за сообраќајна безбедност

Проблемите поврзани со транспортот треба да се решаваат преку обезбедување атрактивни и ефикасни алтернативи на користење на автомобилот. Особено важни се јавниот превоз и активниот транспорт. Инфраструктурата треба да се гради првенствено за движење на луѓето и создавање на квалитетни јавни простори, а не само за движење на возилата. Инвестициите треба да се насочат кон решенија за одржлива мобилност, вклучувајќи: Јавен превоз; Велосипедизам; Пешачење.

Откако алтернативите за користење автомобили ќе бидат воспоставени, општината може да го намали користењето на автомобили и да поттикне премин кон поактивни и одржливи начини на движење со тоа што патувањето со автомобил ќе биде: Поскапо; Побавно;

Помалку практично во споредба со алтернативите (на пример, преку оданочување на приватните возила или нивната употреба, зголемување на паркинг таксите, намалување на просторот доделен за автомобили).

Ефектите од спроведените мерки треба да се мерат за да се обезбедат докази за придонесот на мерките во остварување на целите. Општината треба да воспостави силен процес на донесување политики и анализи базирани на докази за да разбере каде напредокот се постигнува, а каде не, во однос на поставените приоритети.

Општината треба да користи пошироки индикатори за перформансите на урбаната мобилност за да се осигура дека податоците се внимателно измерени и анализирани (табелата подолу).

Табела 5: Индикатори за мобилност

АКЦИИ	ИНДИКАТОРИ
	Број на корисници Број на извршени процедури
ЕКОНОМСКИ	Број на создадени работни места (директни и индиректни) како резултат на предложените активности
	Километри велосипедски ленти изградени Број на велосипедски инфраструктури Број на курсеви за одржлива мобилност
КВАЛИТЕТ НА ЖИВОТ / ЖИВОТНА СРЕДИНА	Број на лица опфатени со промотивни активности Број на сообраќајни знаци Број на корисници (тримесечно) Процент на линеарни метри на улици со коегзистенција (автомобили, велосипеди и пешаци) во однос на вкупните линеарни метри на градот
	СОЦИЈАЛНИ
	Број на одржани курсеви Број на корисници Број на учесници во организирани активности Број на обновени и нови зелени површини

5. ДЕТАЛИ ЗА ИНТЕГРИРАНО АКЦИОНО ПЛАНИРАЊЕ

Интегрираното акцино планирање (ИАП) ја зајакнува способноста на локалната самоуправа да решава социјални, економски и еколошки предизвици. ИАП служи за:

Идентификување на постоечките проблеми во урбано-руралната мобилност;

Развој на процедури кои го вклучуваат граѓанското учество и ја зголемуваат одговорноста на институциите;

Подобрување на имплементацијата на алатки и инструменти за стратешко планирање и управување со животната средина.

Преку ИАП, Кочани се позиционира како пример за одржлива општина која го подобрува квалитетот на животот на своите жители, поттикнувајќи безбедна, достапна и одржлива мобилност за сите.

Табели

(Тука следуваат табелите со деталите за планираните мерки, индикатори и ресурси.)

ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА НА ИНТЕГРИРАНИ МЕРКИ ВО ОБЛАСТА НА МОБИЛНОСТА

Наслов/ Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Развој на План за одржлива урбана мобилност (SUMP)	Подготовка и усвојување на првиот План за одржлива урбана мобилност на градот, усогласен со националните и ЕУ рамки (почетната финализирана верзија веќе е изработена во рамки на проектот „Beyond the Urban“ како дел од програмата за финансирање URBAST на ЕУ).	2025–2026	Општина Кочани – 10.000 € (Horizon Europe / Кластер 5: Клима, Енергија и Мобилност)	Општина Кочани	СУМП усвоен до 2026; ≥3 консултации со засегнати страни; ≥40% жени учесници

План за одржлива мобилност за значајни градски објекти Интеграција на урбаната и руралната мобилност Паметни податоци и следење на мобилноста Рамка за следење и евалуација	Развој на специфичен план за мобилност за големи јавни објекти (училишта, болница, пазар, индустриска зона).	2025–2030	Општински буџет / ЕУ ФИНАНСИРАЊЕ: Erasmus+, KA2 Партнерство за соработка во стручно образование (околу 10.000 €)	Општина Кочани/УЛГ/ Засегнати страни	План за мобилност завршен за ≥ 4 клучни објекти до 2027 година; % од објектите со подобрена достапност $\geq 75\%$; задоволство на граѓаните со мобилноста и поврзаноста +20% во однос на базичната 2024 година.
	Идентификување и поврзување на руралните села со урбаните линии на јавен транспорт, со цел подобрување на поврзаноста помеѓу селата.	2025–2030	Буџет на општината / IPA и Interreg – избор на повик според сезона	Општина Кочани / Оператори на транспорт / УЛГ	Бројот на рурални села со редовна услуга на јавен транспорт се зголемува од сегашните 2 на ≥ 5 до 2027 година; просечното време на чекање помеѓу автобусите се намалува за 20%; задоволството на граѓаните $\geq 80\%$.
	Создавање на општинска база на податоци и дигитален контролен панел за следење на индикатори за мобилност (сообраќај, велосипедизам, пешачење)	2026–2027	Општински буџет / Horizon: Кластер 5 – Клима, Енергија и Мобилност; Digital Europe Programme, столб за Вештачка интелигенција / Digital Europe – проценето 15.000 €	Општина Кочани / Сектор за ИТ / УЛГ	Дигитален контролен панел за мобилност оперативен до 2027 година; најмалку 15 клучни индикатори следени годишно (на пр., распределба на модалитети, намалување на CO ₂ , сообраќајни незгоди); објавување на годишен извештај со податоци.
	Поставување на базични податоци и годишно следење на акциите дефинирани во ИАП.	2025–2030	Општински буџет – 5.000 € годишно	Општина Кочани / УЛГ	Основна анкета завршена во 2025; Годишен извештај за следење на ИАП објавен секоја година 2026–2030; % од акциите во тек $\geq 80\%$.

ПРОМОЦИЈА НА ЈАВНА УЧЕСТВО И ОСТВАРУВАЊЕ НА ИНТЕГРИРАНО АКЦИОНО ПЛАНИРАЊЕ

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Соработка и вклученост на граѓаните	Организирање состаноци, јавни расправи и работилници поврзани со спроведувањето на мерките од ИАП	2025–2030	Општински буџет / ЕУ финансирање, Erasmus+ Партнерства за соработка во рамки на KA210/220 (училишен и возрасен сегмент) – 5.000 € годишно	Општина Кочани / УЛГ / Невладини организации (НВО)	≥ 10 јавни настани годишно; ≥ 500 граѓани учесници до 2027; ≥ 80% стапка на задоволство кај учесниците според анкети по настаните; ≥ 50% застапеност на жени и млади.
	Организирање кампањи за подигање на свеста за одржлива мобилност и сообраќајна безбедност, со посебен акцент на децата.	2025–2030	Општински буџет / ЕУ финансирање, Erasmus – мали проекти за соработка KA210SCH – 3.000 € по кампања	Општина Кочани / Училишта / УЛГ	≥ 2 кампањи низ цел град годишно; ≥ 1.000 ученици и родители опфатени секоја година; ≥ 30% зголемување на резултатите од свеста (според анкети пред и по кампањата); ≥ 50% училишта учествуваат.
Едукација за мобилност и безбедност	Спроведување едукација за мобилност и безбедност за сите учесници во сообраќајот, вклучувајќи деца, возрасни, велосипедисти и возачи.	2025–2030	ЕУ финансирање: Erasmus+ – Зголемување на капацитетите кај млади и во стручно образование / Општински буџет – 2.000 € по циклус на обука	Општина Кочани / Полиција / Училишта / Невладини организации (НВО)	≥ 5 обуки годишно; ≥ 1.000 граѓани обучени до 2027; подобрување на знаењето ≥ 25% (според pre/post тестови); сообраќајни незгоди со учесници пешаци намалени за 10%.
	Поставување систем за собирање и следење на иницијативи и предлози на граѓаните за мобилност.	2025–2030	Општински буџет / Horizon: Кластер 5 – Клима, Енергија и Мобилност – 2.000 € (поставување + одржување)	Општина Кочани / Сектор за ИТ / УЛГ	Онлајн портал за повратни информации оперативен до 2026; ≥ 100 предлози примени и обработени до 2027; стапка на одговор ≥ 90% во рок од 30 дена; ≥ 75% граѓанско задоволство со следење на одговорите.

Забелешка: Индикаторите ќе се следат годишно преку извештаите за следење на ИАП и анкетите на граѓаните координирани од Локалната група на URBACT.

РАЦИОНАЛИЗАЦИЈА НА КОРИСТЕЊЕТО АВТОМОБИЛИ – СТРАТЕШКО ПЛАНИРАЊЕ

Наслов/ Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
План за развој на пешачки зони Стратегија за намалување на сообраќајната брзина во градот План за регулирање на урбаната логистика Стратегија за управување со паркирање	Развој на план за воведување пешачка зона во центарот на градот.	2026–2028	Општина Кочани / Локална урбана група (ULG) / соработнички субјекти – IPA ADRION / EUKI / Horizon / Erasmus KA220VET (35.000–40.000 € годишно)	Општина Кочани/УЛГ	Планот за пешачка зона усвоен од Советот (2027); ≥ 3 делови од улици или целосни помали улици предложени за конверзија; јавни консултации ≥ 3 ; зголемување на пешачкиот сообраќај +20% според основата од 2024.
	Зони за намалување на сообраќајната брзина – план	2026–2028	Општина Кочани / Локална урбана група (ULG) / соработнички субјекти – IPA ADRION / EUKI / Horizon / Erasmus KA220VET (€15.000–25.000 годишно)	Општина Кочани / Инспектор за сообраќај / Полиција	Планот за смирен сообраќај усвоен; ≥ 3 зони идентификувани; ограничување на брзината 30 км/ч применето во 100% од зоните до 2027; просечната брзина на возилата намалена за 25%.
	Развој на сеопфатна стратегија за управување со паркирањето (центар на градот и станбени зони).	2026–2028	ЕУ финансирање: Erasmus+, Соработнички партнери KA220VET и Horizon: Кластер 5 – Клима, Енергија и Мобилност	Општина Кочани / Сервис за паркирање / УЛГ	Стратегијата усвоена; креирана дигитална евиденција за паркирање; искористеност на паркинг $\leq 85\%$ во централните зони; нерегулирано паркирање намалено за 30%.
	Развој на сеопфатна стратегија за управување со паркирање (центар на градот и станбени зони).	2026–2028	Финансирање од ЕУ, Еразмус+, Партнерства за соработка, KA220VET и Хоризонт: Кластер 5: Клима, енергија и мобилност	Општина Кочани / Паркинг служба / УЛГ	Усвоена е стратегија; создаден е дигитален инвентар за паркирање; зафатеност на паркинг места $\leq 85\%$ во централните зони; неовластеното паркирање е намалено за 30%.

Мапа на паркинг места и велосипедски простори	Креирање мапа на сите постоечки и планирани паркинг места за возила и велосипеди.	2026–2028	Општински буџет / EUKI програма, Одржлив транспорт / Мобилност – околу 10.000 €	Општина Кочани / Сектор за ИТ / УЛГ	GIS-базирана мапа достапна онлајн до 2027; ≥ 100 нови велосипедски паркинг места идентификувани; мапата се ажурира годишно; користење од граѓаните ≥ 1.000 прегледи/годишно.
--	---	-----------	---	-------------------------------------	--

РАЦИОНАЛИЗАЦИЈА НА КОРИСТЕЊЕТО НА АВТОМОБИЛИТЕ – ПРОМОТИВНИ АКТИВНОСТИ

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Промоција на еколошки прифатливи возила	Кампања за подигање на свеста и видливоста за промоција на електрични, хибридни и други возила со ниски емисии, кои не го загрозуваат здравјето на граѓаните и животната средина.	2025–2030	Општински буџет – 1.000 € годишно	Општина Кочани / УЛГ / Локални бизниси	≥ 2 кампањи за подигање на свеста годишно; ≥ 5 нови јавни или приватни електрични полначки станици поставени до 2027 година; ≥ 20 % зголемување на бројот на регистрирани возила со ниски емисии; ≥ 80 % од граѓаните опфатени преку социјални медиуми или јавни настани.
	Поттикнување на граѓаните и институциите да усвојат еко-возачко однесување и да користат опции за споделена мобилност (car sharing, електрични тротинети).	2026–2030	Општински буџет / EUKI програма Кластер за одржлив транспорт / мобилност – 3.000 € годишно	Општина Кочани / НВО / Транспортни компании	≥ 20% од општинскиот возен парк ниско-емисиски или електричен до 2027; годишна јавна презентација на резултатите; ≥ 3 медиумски објави кои ја промовираат општинската транзиција кон зелен возен парк.
Јавен сектор – пример кампања	Воведување на електрификација на општинскиот возен парк и јавно презентирање на резултатите како пример за локалните граѓани и компании.	2025–2030	Општински буџет / Инструмент за земји кандидати за пристап (IPA), национални или прекугранични повици / Horizon: Кластер 5: Клима, Енергија и Мобилност – приближно 5.000 € годишно	Municipality of Kocani / Public Enterprises	≥ 20 % of municipal fleet low-emission or electric by 2027; annual public presentation of results; ≥ 3 media features promoting municipal transition to green fleet.

Забелешка: Индикаторите ќе бидат потврдени преку анкети, податоци од регистарот на општински возила и годишни извештаи за следење на енергијата и емисиите.

СТРАТЕШКА МЕРКА ЗА СЕОПФАТНО ПЛАНИРАЊЕ НА ПЕШАЧКИ ПРЕВОЗ – ИНТЕРВЕНЦИИ ВО ПЕШАЧКА ИНФРАСТРУКТУРА

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Подобрување на пешачка инфраструктура (континуирани пешачки патеки) Пилот проект – Реконструкција на централно градско подрачје (целосно/делумно затворање) Подобрување на пристапноста и безбедни премини	Надградба и реконструкција на тротоари и пешачки коридори, обезбедување на патеки без бариери и континуирани во клучни урбани подрачја и училишни зони	2025–2030	Општински буџет – 10.000 € годишно	Општина Кочани / Сектор за урбанистичко планирање / УЛГ	≥ 5 км континуирани тротоари реконструирани; ≥ 90% усогласеност со националните стандарди за пристапност; стапка на задоволство на пешаците ≥ 80%; просечен удел на пешачки патувања +15% во споредба со основната вредност
	Редизајн и делумно затворање на централно градско подрачје за приоритет на пешаците и воведување на дизајн за споделен простор.	2026–2028	Општински буџет / EUKI Одржлив транспорт / Мобилност – 20.000 € годишно	Општина Кочани / Сектор за комунални услуги / УЛГ	Пилот-локацијата завршена до 2027; проток на пешаци зголемен за 25%; квалитетот на воздухот подобрен за 10%; задоволство на граѓаните ≥ 85% (резултати од анкетата).
	Инсталација на тактилна подлога, спуштени рабници и крстосници со подигнати премини на пешачки крстосници со голем сообраќај.	2025–2027	INTERREG Europe (различни повици) / Horizon: Кластер 5: Клима, Енергија и Мобилност / 8.000 € годишно	Општина Кочани / Сообраќаен инспектор / НВО	≥ 20 подобрени премини; ≥ 100 точки со тактилна подлога поставени; несреќи со учество на пешаци намалени за 10%; ≥ 50% училишта проверени за усогласеност со стандарди за пристапност.

Индикаторите ќе се следат преку ревизии на локации, анкети за задоволство на граѓаните и годишни извештаи за следење на IAP (2025–2027).

СТРАТЕШКА МЕРКА ЗА СЕОПФАТНО ПЛАНИРАЊЕ НА ПЕШАЧКИОТ ПРОСТОР – ПРОМОЦИЈА СО ФОКУС НА БЕЗБЕДНОСТА И ЗДРАВЈЕТО

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Пешачка карта на Кочани Јавни пешачки кампањи и настани Едукација за безбедност и здравје	Изработка и јавно дистрибуирање (печатено + дигитално) на пешачка карта на градот која ги истакнува безбедните и зелени патеки до клучни дестинации (училишта, паркови, болница).	2025–2030	EUKI Одржлив транспорт и мобилност / Erasmus+ партнерства за соработка во рамките на KA220VET/ADU/SCH – 20.000 €	Општина Кочани / Партнерски НВО / УЛГ	Пешачката карта објавена и достапна онлајн до 2026; ≥ 2.000 копии дистрибуирани; ≥ 1.000 онлајн преземања/ прегледи годишно; ≥ 80% од мапираните патеки проверени за безбедност и пристапност.
	Организирање годишни настани „Пешачи до работа/ училиште“ и „Здрав град пешачење“ за промоција на физичката активност, безбедноста и свесноста за квалитетот на воздухот.	2025–2030	Erasmus + партнерства за соработка во рамките на KA220SCH/ADU / 3.000 € по настан	Општина Кочани / Училишта / НВО / УЛГ	≥ 2 јавни пешачки настани секоја година; ≥ 1.000 учесници годишно; ≥ 50% учесници млади и жени; пријавено зголемување од 10% во дневните пешачки патувања (податоци од анкета).
	Сесии за подигање на свесност во училиштата и заедниците, кои ја поврзуваат безбедната мобилност со придобивките за физичкото и менталното здравје.	2026–2030	Erasmus+ KA210/220 / Општински буџет – 2.000 € по циклус на сесии	Општина Кочани / Здравствен центар / Училишта / УЛГ	≥ 5 сесии годишно; ≥ 500 учесници годишно; 30% подобрување на знаењето (пред/по тест); ≥ 75% од учесниците пријавуваат зголемена мотивација за пешачење или возење велосипед.

СЕОПФАТНО ПЛАНИРАЊЕ НА ВЕЛОСИПЕДСКИОТ СООБРАЌАЈ – ВАЛОРИЗАЦИЈА НА ПОТЕНЦИЈАЛОТ ЗА ВЕЛОСИПЕДСКИ ВОЗЕЊЕ

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Регионална размена на знаења и посети на добри практики План за велосипедски сообраќај и систем за изнајмување велосипеди Локално градење на капацитети за политики за велосипедизам	Организирање на студиски посети во регионални и ЕУ градови со развиени политики и инфраструктура за велосипедизам (на пр., Љубљана, Сегед, Тревизо).	2025–2030	Interreg Europe / Erasmus+ Изградба на капацитети во областа на стручното образование и обука (VET) / EUIKI повик за одржлив транспорт и мобилност – приближно 10.000 €	Општина Кочани / Партнерски НВО / УЛГ	≥ 3 студиски посети завршени; ≥ 10 учесници по посета (≥ 40% жени); извештај за добра пракса објавен до 2026; ≥ 5 практики адаптирани локално до 2027.
	Развивање и усвојување на велосипедски план за целиот град, вклучувајќи општински или јавно-приватен систем за изнајмување велосипеди („Бајк Кочани“).	2026–2030	Општински буџет / EUIKI повик за одржлив транспорт и мобилност – приближно 50.000 €	Општина Кочани / УЛГ / Партнери од приватен сектор	Велосипедскиот план усвоен до 2027 П; ≥ 5 станици за изнајмување во центарот на градот и во училишните зони; ≥ 100 достапни велосипеди; годишен број на корисници ≥ 1.500; уделот на велосипедизам +10% (спротивно на основната вредност од 2024).
	Обука на општинскиот персонал и локалните засегнати страни за планирање, безбедност и одржување на велосипедската инфраструктура	2025–2028	Erasmus+ Градење на капацитети во VET и Erasmus+ партнерства за соработка во KA220VET – 5.000 € годишно	Општина Кочани / Вело училишта / НВО / УЛГ	≥ 4 обуки спроведени (2025–2028); ≥ 50 обучен персонал; ≥ 80% од учесниците покажуваат подобро знаење (пост-тест +30%); развиен и внатрешно користен прирачник за обука.

СЕОФАТНО ПЛАНИРАЊЕ НА ВЕЛОСИПЕДСКИ СООБРАЌАЈ МЕРКИ – ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ВИСОКОКВАЛИТЕТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Изградба на мрежа на велосипедски патеки	Изградба на безбедни и континуирани велосипедски патеки кои ги поврзуваат училиштата, индустриските зони и централните подрачја.	2025–2027	Општински буџет / IPA прекугранични повици – различни повици / Interreg Europe – различни повици / 20.000–30.000 € годишно	Општина Кочани / Партнерски НВО / Јавни претпријатија	≥ 10 км нови велосипедски патеки изградени до 2027; ≥ 90% усогласеност со националните стандарди за безбедност; ≥ 500 дневни корисници до 2027; несреќи со велосипеди намалени за 15%.
	Редовно поставување и обележување на велосипедски паркинзи во клучни јавни површини (училишта, пазари, паркови и центар на градот).	2026–2028	Општински буџет / Партнерства со приватниот сектор / EUKI – приближно 10.000 €	Општина Кочани / Сектор за комунални услуги/УЛГ	≥ 100 нови велосипедски паркинг места поставени; ≥ 80% зафатеност во пиковите; ≥ 10% префрлување од автомобил на велосипед за кратки патувања; помалку од 5 инциденти на вандализам годишно.
	Развивање и усвојување на општински дизајнерски упатства за безбедна, инклузивна и климатски отпорна велосипедска инфраструктура.	2025–2030	Финансирање од ЕУ, Erasmus+ партнерства за соработка во рамките на KA220VET – приближно 10.000 €	Општина Кочани / Сектор за урбанистичко планирање / Вело училишта	Упатствата одобрени од Советот (2026); ≥ 5 општински проекти кои ги применуваат новите стандарди; ≥ 30 обучени професионалци; ≥ 90% задоволство на корисниците во последователната анкета.

СЕОПФАТНО ПЛАНИРАЊЕ НА ПРОМОЦИЈА НА ВЕЛОСИПЕДСКИ СООБРАЌАЈ СО ФОКУС НА БЕЗБЕДНОСТА И ЗДРАВЈЕТО

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Комуникација и вклучување на граѓаните Изработка на велосипедски мапи Едукативна програма за безбедност на велосипед во училиштата	Одржување активна комуникација со граѓаните и клучните засегнати страни за тековни и завршени активности поврзани со велосипедизам.	2025–2030	Општински буџет – 2.000 € годишно	Општина Кочани / УЛГ / НВО	≥ 4 јавни известувања годишно (прес, социјални медиуми, состаноци); ≥ 10.000 граѓани достигнати годишно; ≥ 80% позитивна перцепција според анкети за јавно мислење; ≥ 2 сесии за заеднички дизајн со заедницата одржани годишно.
	Подготовка и дистрибуција на печатени и дигитални велосипедски мапи кои ги прикажуваат безбедните патеки, паркинг-местата и новата инфраструктура.	2026–2028	Општински буџет / Делегација на ЕУ во Македонија – 10.000 €	Општина Кочани / Вело училишта/ Сектор за информатички технологии (IT)	Велосипедската мапа објавена до 2026; ≥ 1.000 печатени копии дистрибуирани; ≥ 1.500 онлајн прегледи/преземања годишно; ≥ 80% од граѓаните пријавуваат подобро познавање на патеките.
	Спроведување структурирана обука за учениците за правилата на велосипедизам, користење на опрема и култура на безбедност во сообраќајот.	2025–2030	Општински буџет / Erasmus KA220SCH – 10.000 € годишно	Општина Кочани / Училишта / Полиција / НВО	≥ 10 училишта учествуваат; ≥ 1.000 ученици обучени годишно; ≥ 25% подобрување на знаењето за безбедност на велосипед (пред/по анкета); ≥ 50% од учениците возат велосипед до училиштето барем еднаш неделно.

Субвенции за купување велосипеди Велосипедски кампањи („Critical Mass“, „Со велосипед до училиште/ работа“)	Обезбедување мали финансиски поттикнувања или ваучери за граѓаните за купување велосипеди или безбедносна опрема.	2026–2030	Амбасада на Холандија во Македонија / Швајцарска амбасада во Македонија / Амбасада на САД во Македонија / Општински буџет – 10.000–15.000 €	Општина Кочани / Сектор за финансии / Локален бизнис сектор	≥ 100 граѓани поддржани до 2027; ≥ 20% зголемување на локалното сопствеништво на велосипеди; ≥ 50% од корисниците користат велосипеди неделно; задоволство од процесот на субвенции ≥ 85%.
	Организирање на повторувачки кампањи и настани за промоција на велосипедизам за превоз, образование и слободно време.	2025–2030	Erasmus KA220SCH / Општински буџет – 3.000 € по настан	Општина Кочани / НВО / Училишта /УЛГ	≥ 3 велосипедски настани годишно; ≥ 500 учесници по настан; ≥ 40% учество на жени/млади; уделот на велосипедизам +10% во споредба со основната вредност од 2024.

МОДЕРНИЗАЦИЈА И ПОПУЛАРИЗАЦИЈА НА ЈАВНИОТ ПАТНИЧКИ ПРЕВОЗ МЕРКА – ОПТИМИЗАЦИЈА НА УСЛУГИТЕ

Наслов/Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Подобрување на автобуските станици	Организирање, редизајн и опремување на сите автобуските станици за да бидат видливи, достапни и комфорни (заштитни клупи, седишта, осветлување, информативни панели).	2025–2030	Општински буџет / Кластер 5: Клима, Енергија и Мобилност – 10.000 € годишно	Општина Кочани / Оператори на јавен превоз / Сектор за комунални услуги	≥ 310 обновени автобуските станици (2025–2027); 100% со пристапни елементи (рампи, тактилна подлога); ≥ 80% стапка на задоволство на корисниците (анкета); инциденти на вандализам < 3 годишно.
	Набавка или ко-финансирање на нови нископодни автобуси за подобрување на пристапноста и намалување на емисиите во градскиот возен парк.	2025–2030	Општински буџет / Национални или ЕУ фондови (IPA, Green Fund, INTERREG Europe повици) / Јавно-приватно партнерство – финансирање за 3 редовни автобуси и 2 микроавтобуси	Општина Кочани / Приватни оператори / Национални органи	≥ 5 нови возила оперативни до 2027; ≥ 50% од градскиот автобуски возен парк нискоемисиски; CO ₂ емисиите од јавниот превоз намалени за ≥ 20%; капацитетот на патниците зголемен за 25%.
	Воведување на помали возила за кратки, чести и по барање маршрути за подобро обслужување на области со ниска густина и рурални подрачја.	2025–2030	Општински буџет / ЕУ ко-финансирање (на пр., различни Interreg повици, различни IPA повици) – 15.000 € годишно	Municipality of Kocani / Public Transport Provider / ULC	≥ 2 мали (комби) возила набавени; пилот проект за услуги по барање започнат до 2026; бројот на патници на руралните линии зголемен за 30%; просечното време на чекање намалено за 20%.

МОДЕРНИЗАЦИЈА И ПОПУЛАРИЗАЦИЈА НА ЈАВНИОТ ПАТНИЧКИ ПРЕВОЗ МЕРКА – ПОДОБРУВАЊЕ НА ИСКУСТВОТО НА КОРИСНИЦИТЕ НА ЈАВНИОТ ПАТНИЧКИ ПРЕВОЗ

Наслов/ Мерки	Активност	Временска рамка	Трошоци и можности за финансирање	Главен извршител / координатор на акцијата	Индикатор за мониторинг (цел до 2027)
Реформа на тарифите и програма за социјална пристапност	Воведување реформа на тарифите и таргетирани субвенции за студенти, пензионери и лица со попреченост за зголемување на пристапноста и користењето на јавниот превоз.	2025–2030	Општински буџет и буџет на училиштата (од општината исто така) – ќе се дефинира по спроведувањето на подобрувањата на услугите	Општина Кочани / Сектор за финансии / Училишта / Оператори на транспорт	Реформата на тарифите одобрена до 2026; шемата за субвенции оперативна до 2027; ≥ 3.000 корисници (студенти, постари лица, лица со попреченост); бројот на патници во јавниот превоз зголемен за 30% во споредба со основната вредност од 2024; $\geq 85\%$ задоволство на корисниците.
Паметно билетирање и систем за информации за патници	Воведување електронско билетирање, информации за пристигнување на автобусите во реално време и интеграција со мобилни апликации за подобрување на погодноста и транспарентноста.	2026–2030	Општински буџет / Horizon Europe, Кластер 5: Клима, Енергија и Мобилност – приближно 20.000 €	Општина Кочани / Сектор за ИТ / Оператор на јавен превоз /УЛГ	Системот за паметно билетирање лансиран до 2027; $\geq 50\%$ од корисниците користат е-билети; точност на информациите за време на чекање $\geq 90\%$; бројот на патници во јавниот превоз зголемен за 25%; користењето на хартиени билети намалено за 60%.

Подобрувања на удобноста и безбедноста на корисниците	Подобрување на удобноста на патниците преку осветлување, седишта, квалитет на заштитни конструкции и безбедносни камери во возилата и на станиците.	2025–2030	Општински буџет / Јавно-приватни партнерства со локални превозници – 10.000 € годишно	Општина Кочани / Оператори на јавен превоз / Сектор за комунални услуги	≥ 3 автобуси и 10 станици опремени со елементи за безбедност и удобност; задоволство на патниците ≥ 85%; користење на јавниот превоз од страна на жени и постари лица зголемено за 20%; стапката на инциденти намалена за 30%.
	Обезбедување сите автобуси, станици и системи за билетирање да ги исполнуваат стандардите за пристапност (рампи, тактилни ознаки, гласовни најави).	2025–2030	Општински буџет – 5.000 € годишно	Општина Кочани / УЛГ / Даватели на јавен превоз	≥ 90% од станиците и возилата на јавниот превоз пристапни до 2027; ≥ 80% од лицата со попреченост пријавуваат подобрен пристап до услугите; извештај за усогласеност од ревизија објавен годишно.

6. РАМКА ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

Рамката за имплементација ја дефинира практичната примена на Интегрираниот акционен план (ИАП) во Кочани. Таа ги разјаснува следните аспекти: Одговорности: кој и како ја спроведува секоја мерка; Временски рамки: рокови за спроведување на активностите во периодот 2025–2027 година; Финансиски и технички аранжмани: буџетирање, извори на финансирање и потребна опрема; Механизми за мониторинг: следење на ефективността и напредокот на мерките; Комуникација: информирање на граѓаните и засегнатите страни за резултатите и активностите. Рамката обезбедува мерките наведени во ИАП да се спроведуваат на координиран, транспарентен и одржлив начин, осигурувајќи дека секоја активност придонесува кон долгорочната визија за одржлива урбана и рурална мобилност во Кочани.

6.1 ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И УПРАВУВАЧКИ АРАНЖМАНИ

Имплементацијата на ИАП ќе ја води **Општина Кочани**, под надзор на **Градоначалникот** и **Општинскиот Совет**, кои обезбедуваат политичко насочување, формално усвојување на ИАП и одобрување на годишните планови за работа и буџети.

Надворешни партнери и засегнати страни: училишта, училишни совети на родители, полиција, даватели на јавен превоз, НВО, локални бизниси, менаџери на индустриски зони и претставници на заедниците од населби како Илинденска и Стево Теодосиев.

Во рамките на Општината ќе биде формирана **Внатрешна група за координација на мобилноста**, која ќе го прегледува напредокот еднаш годишно и ќе го координира работењето меѓу сектори и засегнати страни.

6.2 ЕТАПНО СПРОВЕДУВАЊЕ И ПРИОРИТИЗАЦИЈА

Имплементацијата ќе биде постепена, со прв фокус на **безбедноста и достапноста**, а потоа на проширување на мрежата и трансформација на центарот на градот.



А. Безбеден пристап до училишта (2025–2027)

2025: воведување на дизајн и нискобуџетски мерки (премини, маркирања, патроли, осветлување) за улиците ВМРО, Страшо Ербапче и Теодосије Паунов.

2026: подолготрајни подобрувања, вклучувајќи крстосници на повисоко ниво, тротоари без бариери и управување со брзината.

2027: проверка на сите училишни области за безбедност и квалитет, со усогласеност со ограничувањето на брзината од 30 км/ч.



В. Мрежа за пешачење и велосипедизам (2025–2027)

2025: воспоставување на главните коридори кои ги поврзуваат училишта, паркови, станбени подрачја, центар и индустриски зони.

2026: комплетирање на недостасувачките делови и редизајн на крстосниците за подобрување на безбедноста.

2027: целата мрежа ќе биде поврзана, правилно осветлена, без пречки и интегрирана во поширокиот просторен план.



С. Центар на градот ориентиран кон луѓето (2025–2027)

2025: воведување на зони со приоритет за пешаци, пилот ограничувања за автомобили и регулирано паркирање.

2026: трајни мерки со подобрени површини, места за седење и зелени површини.

2027: центарот ќе функционира како зона ориентирана кон луѓето, со контролирани часови за товарење, јавни простори и подобрен квалитет на воздухот.



Д. Култура на мобилност и едукација (2025–2027)

2025: почеток на едукативни програми за мобилност во училиштата и локалните организации.

2026: проширување на кампањите за граѓаните и иницијативите за мониторинг.

2027: интегрирана едукација за одржлива мобилност во училишните активности, заеднички настани и општински кампањи.

6.3 ФИНАНСИСКА И РЕСУРСНА РАМКА

Имплементацијата ќе се потпира на комбинација од **општинско финансирање**, национални програми и можности од **ЕУ**.



Фигура 28
Финансиска и ресурсна рамка

6.4 ЈАВНИ НАБАВКИ И ТЕХНИЧКИ СТАНДАРДИ

Јавните набавки ќе се спроведуваат според транспарентни општински процедури. Рамковни договори ќе се користат за ефикасна реализација на мали интервенции (пешачки премини, столбови, сообраќајни знаци).

Технички стандарди:



Тротоари: минимална чиста ширина 2,0–2,2 м, тактилна подлога.



Велосипедски ленти: минимална ширина 1,5 м, физички заштитени.



Крстосници: максимален радиус на агол 5 м; повисоко ниво во училишни зони.



Осветлување: LED технологија за безбедна видливост.



Достапност: усогласено со националните стандарди.

6.5 МОНИТОРИНГ И ЕВАЛУАЦИЈА

Мониторингот обезбедува транспарентност, одговорност и континуирано подобрување.

Почетна состојба (2025): воспоставување на податоци за однесување во мобилноста, безбедност на патиштата, брзина и задоволство на граѓаните (анкетата од 2024 со >400 испитаници).

Годишно следење (2026–2027):



Мерење на бројот на пешаци и велосипедисти на главните коридори.

Проценка на брзини на сообраќај и безбедност во близина на училиштата.

Преглед на должини на нова и подобрена инфраструктура (км тротоари и велосипедски патеки).

Анкети за задоволство на граѓаните и перцепција на безбедноста.

Клучни индикатори за перформанси (целни вредности за 2027):



90% од училиштата опремени со мерки за безбедност (подигнати пешачки премини, ознаки, осветлување).

Стапка на почитување на ограничувањето на брзината најмалку 85% во близина на училиштата.

Континуирана пешачка и велосипедска мрежа која ги поврзува главните дестинации.

Пополнетост на паркинзите во улиците во центарот на градот намалена под 85%.

Минимум две партиципативни настани годишно со широко вклучување на заедницата.



Резултатите ќе се соберат во Годишен извештај за следење на ИАП, ќе се дискутираат во рамките на УЛГ и ќе се претстават пред Општинскиот совет за преглед и прилагодување на активностите за следната година.

Фигура 29
Мониторинг и евалуација

6.6 МАТРИЦА ЗА МОНИТОРИНГ И ИНДИКАТОРИ

Столб / Мерка	Клучни активности (резиме)	Критериуми за следење / Индикатори (целни вредности за 2027)
 Интегрирани мерки за мобилност	SUMP и планови за мобилност; рурални линии на јавен превоз; следење на податоци	• SUMP усвоен до 2026 • ≥ 4 планови за мобилност на објекти • ≥ 5 рурални села опслужени со јавен превоз • Дигитална контрола табла оперативна до 2027 • ≥ 15 клучни индикатори следени годишно
 Јавно учество и подигање на свеста	Работилници за ко-дизајн со граѓаните; кампањи за мобилност; едукација; платформа за повратни информации	• ≥ 10 настани годишно • ≥ 500 учесници годишно • ≥ 2 градски кампањи годишно • ≥ 1.000 ученици опфатени • Онлајн портал оперативен до 2026 • ≥ 100 предлози од граѓани обработени • $\geq 80\%$ задоволство
 Рационализирање на користењето автомобили – Стратешко планирање	Пешачка зона; план за смирување на сообраќајот; урбана логистика; стратегија и мапа за паркирање	• ≥ 3 улици претворени во пешачки • ≥ 5 зони за смирување на сообраќајот • Пополнетост на паркинзите $\leq 85\%$ • Неовластено паркирање -30% • План за урбана логистика спроведен • GIS мапа за паркирање онлајн до 2027
 Рационализирање на користењето автомобили – Промотивни активности	Промоција на еко-возила; кампањи за еко-возење; електрификација на општинскиот возен парк	• ≥ 2 кампањи годишно • ≥ 5 полначи инсталирани • Нискоемисиски возила $+20\%$ • ≥ 300 обучени возачи • Општинскиот возен парк $\geq 20\%$ електричен • Намалување на $\text{CO}_2 \geq 10\%$



Интервенции во пешачката инфраструктура



Континуирани пешачки патеки; пилот-проект; безбедни пешачки премини



- ≥ 5 km реконструирани пешачки патеки
- ≥ 20 безбедни пешачки премини
- ≥ 100 тактилни плочки
- Пешачки сообраќајни незгоди -10%
- $\geq 80\%$ задоволство на корисниците



Промоција на пешачењето (безбедност и здравје)



Мапи за пешачење; градски настани за пешачење; едукација за мобилност и здравје



- Пешачка мапа објавена во 2026 година
- ≥ 2 настани годишно
- ≥ 1.000 учесници годишно
- Зголемување на уделот на пешачењето за $+10\%$
- ≥ 5 едукативни сесии во училишта/заедницата
- ≥ 500 учесници годишно
- Зголемување на свесноста за $+30\%$



Валоризација на потенцијалот за велосипедизам



Студиски посети; План за велосипедски сообраќај и систем за изнајмување велосипеди; градење капацитети



- ≥ 3 студиски посети
- Извештај за најдобри практики во 2026 година
- ≥ 5 станици за изнајмување велосипеди
- ≥ 100 велосипеди
- ≥ 1.500 корисници годишно
- Зголемување на уделот на велосипедизмот за $+10\%$
- ≥ 50 обучени вработени (зголемување на знаењето за $+30\%$)



Велосипедска инфраструктура



Изградба на велосипедски патеки; паркинзи за велосипеди; упатства за дизајн



- ≥ 10 km нови велосипедски ленти
- ≥ 100 места за паркирање велосипеди
- $\geq 90\%$ усогласеност со стандарди за безбедност на инфраструктурата
- ≥ 30 обучени професионалци
- Задоволство на корисниците $\geq 90\%$



Промоција на велосипедизмот (безбедност и здравје)



Комуникација со граѓаните; мапи за велосипеди; едукација во училишта; субвенции; кампањи



- ≥ 4 јавни ажурирања годишно
- ≥ 1.000 велосипедски мапи дистрибуирани
- ≥ 1.000 ученици обучени годишно
- ≥ 100 граѓани кои примаат субвенции
- ≥ 3 велосипедски настани годишно
- Зголемување на уделот на велосипедизмот за $+10\%$



Оптимизација на
јавниот превоз



Унапредување на
автобуските станици;
автобуси со ниски
емисии; комбинирани
возила за рурални
линии



- ≥ 30 обновени автобуските станици
- ≥ 5 нови нископодни автобуси
- ≥ 2 комбинирани возила набавени
- ≥ 50 % од флотата на јавен превоз со ниски емисии
- Зголемување на бројот на патници за +30 %
- Време на чекање -20 %



Корисничко
искуство во јавниот
превоз



Реформа на
тарифите; паметно
билетирање; комфор
и безбедност;
пристапност



- Реформа на тарифите одобрена во 2026 година
- ≥ 3.000 корисници/корисници на реформата
- Систем за паметно билетирање во 2027 година
- ≥ 50 % корисници на е-билети
- Зголемување на бројот на патници во јавниот превоз за +25 %
- ≥ 90 % станици достапни
- Задоволство на корисниците ≥ 85 %

Фигура 30
Матрица за следење и индикатори

6.7 УПРАВУВАЊЕ СО РИЗИК И МИТИГАЦИЈА

Ризиците идентификувани во ИАП ќе се управуваат преку превентивни мерки, интегрирани во процесот на имплементација.



Политички ризик

Осигурајте долгорочна посветеност од Советот и одржувајте транспарентност за напредокот, без оглед на промени во раководството.



Оперативен ризик

Јакнете ја внатрешната координација и капацитетот на персоналот преку обуки и јасна распределба на задачи.



Финансиски ризик

Диверзифицирајте ги изворите на финансирање и распоредете ги инвестициите во повеќе години.



Ризик поврзан со однесување

Секоја нова мерка следете ја со комуникациски кампањи и учество на граѓаните преку тестирања за да се изгради поддршка кај јавноста.



Технички ризик

Подобро го собирањето податоци и усвојте прилагодливи стандарди за дизајн базирани на искуство од терен.



Ризик поврзан со засегнати страни

Одржувајте ја активноста на УЛГ преку редовни состаноци и видливи резултати за да се задржи ангажманот.



Инфраструктурен ризик

Планирајте реалистично графици за изградба и координирајте се помеѓу одделите и изведувачите за да се избегнат задоцнувања.

Фигура 31

Ризици идентификувани во ИАП

6.8 КОМУНИКАЦИЈА И УЧЕСТВО

Комуникацијата и вклученоста на засегнатите страни ќе останат централни за целиот период на имплементација.



Овој континуиран процес на комуникација обезбедува граѓаните да останат информирани, вклучени и поддржувачи на промените во мобилноста.

Фигура 32
Рамка за комуникација и учество во ИАП

6.9 УПРАВУВАЊЕ СО ПОДАТОЦИ И УЧЕЊЕ

Сите податоци од мониторингот и евалуацијата ќе се чуваат и одржуваат од страна на **ИТ и одделите за планирање на Општината**.

Сетови податоци за бројот на возила, брзини и задоволство ќе бидат достапни во **отворен формат**.

Годишните прегледи ќе идентификуваат научени лекции и ќе ги ажурираат локалните стандарди.

Учеството во **URBACT** и **националните мрежи** за учење ќе овозможи размена на искуства и континуирано подобрување на пристапот кон одржлива мобилност.

7. ЗАКЛУЧОК

Интегрираниот акционен план (ИАП) за Кочани претставува **координиран и јасен рамковен документ** за унапредување на одржливата урбана мобилност во периодот 2025–2027 година. Тој е резултат на **партиципативен и базиран на докази процес**, кој ги обедини повеќе од 400 граѓани, општински оддели, училишта, бизниси и организации, под координација на URBACT Локалната група (УЛГ).

Преку овој процес, Кочани ја дефинира **визија за град каде мобилноста служи на луѓето, а не на автомобилите**, со фокус на безбедност, достапност и квалитет на животот. ИАП ја претвора оваа визија во **сет на реални, локално прилагодени мерки** кои можат да се имплементираат со постоечките капацитети на Општината и да се поддржат преку национални и европски рамки.

План за постепени и конкретни промени

ИАП е **жив рамковен план** кој се развива преку континуирана имплементација и мониторинг.

Периодот 2025–2027 се фокусира на три конкретни приоритети:



Безбеден пристап до училишта

Критични улици: ВМРО, Страшо Ербапче и Теодосије Паунов.

Цел: секое дете да стигне до училиште безбедно пеш или со велосипед.



Развој на поврзана мрежа за пешачење и велосипедизам

Поврзување на клучни дестинации: Илинденска, Стево Теодосиев, индустриски зони, училишта, паркови и центар на градот.



Трансформација на центарот на градот

Зона ориентирана кон луѓето, со баланс помеѓу достапност, регулирано паркирање и јавни простори.

Овие активности ќе доведат до **видливи подобрувања** во безбедноста на патиштата, квалитетот на воздухот и атрактивноста на јавните простори, постепено поттикнувајќи промена на секојдневните патувачки навики кон пешачење, велосипедизам и јавен превоз.

Институционална посветеност и локална сопственост

Имплементацијата е **цврсто вкоренета** во постојната институционална структура на Општина Кочани.

Формирањето на **Група за координација на мобилноста** и редовното вклучување на УЛГ гарантира **меѓусекторска соработка и континуирано учество на граѓаните**.

Овој модел поттикнува **заедничка сопственост, транспарентност и континуитет** надвор од поединечни проекти или политички мандати.

Мониторинг, учење и прилагодување

ИАП вклучува конзистентен систем за мониторинг и евалуација, кој овозможува:

- мерење на напредокот;
- оценување на резултатите;
- прилагодување на мерките врз основа на докази.

Годишните извештаи ќе сумираат достигнувања, ќе идентификуваат предизвици и ќе информираат идни ажурирања на планот.

Отворените податоци, редовните анкети и размената на искуства преку URBACT и националните мрежи ќе овозможат континуирано учење од локалните резултати и најдобрите практики надвор од општината.

Долгорочна перспектива

Имплементацијата на ИАП во периодот 2025–2027 ќе го постави **темелот за долгорочен преод кон пожив, инклузивен и климатски отпорен град.**

Подобрени училишни зони, достапни пешачки и велосипедски патеки и јавни простори ориентирани кон луѓето ќе придонесат кон пошироките цели на Општината за одржлив развој и заштита на животната средина.

Процесот ја зајакнува **административната способност на Кочани**, создавајќи основа за идни стратешки иницијативи и можности за надворешно финансирање.

