Gender Budget Watchdog Network

for a gender equal region



Родова Анализа на транспортниот сектор кон родово и климатско одговорни политички решенија

Национален извештај Македонија

With funding from
Austrian Development Cooperation

Sverige

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

Родова Анализа на транспортниот сектор кон родово и климатско одговорни политички решенија

Национален извештај
Автор: Центар за истражување и креирање политики – ЦИКП Скопје

Оваа анализа е подготвена со финансиска поддршка од Австриската агенција за развој (ADA) и Шведската агенција за меѓународна развојна соработка (Sida), во рамките на проектот „Мрежа за родово одговорно буџетирање II (МРОБ)“. Австриската агенција за развој (ADA), како оперативна единица на Австриската развојна соработка, е партнертнерот по договор кој го поддржува овој проект За содржината на овој документ е единствено одговорнен Центарот за истражување и креирање политики и не мора да ги одразува ставовите и интерпретациите на Австриската агенција за развој и Шведската агенција за меѓународна развојна соработка.

СОДРЖИНА

Поглавје I: Зошто род, транспорт и климатски промени? **7**

1.1. Климатски перспективи на транспортот 8
1.2. Зголемување на важноста на транспортот 11
1.3. Род и транспорт 15

Поглавје II: Родовата компонента на политиките и буџетите **23**

2.1 Зелената Агенда на Балканот, транспортот и неговата релевантност кон Целите за одржлив развој 24
2.2 Транспортна политика на земјата 27
2.4 Институционална рамка за транспорт 31
2.5 Буџетирање - што беше финансирано во транспортот? 35

Поглавје III: Родови модели и родова димензија на транспортните навики **43**

3.1. Родови модели во транспортот во Македонија 44

Сопственост и достапност на транспортните средства 44
Достапност на транспортот 46
Фреквенција за користење на транспортни средства 48
Причини зошто не се користат транспортните средства 49
Причини за избор на типови на транспорт 52
Перцепции за безбедност и сигурност 53

3.2. Родови модели во адресирањето на климатските промени со избор на транспортни опции 55

Перцепција дали со избор на опција за транспорт можат да се адресираат климатските промени 55
Интерес во транспортни опции кои се погодни за климатските промени 56
Причини за незаинтересираност 56

3.3 Заклучок: 59

Поглавје VI: Научени лекции од локалните практики **61**

4.1 Преглед на мерките кои се преземени во транспортот во последните 5 години а имаат позитивно влијание на животната средина и климатските промени 63

Студија на случај Охрид 63
Студија на случај Скопје 65
Интервјуа со корисниците на услугите за јавен транспорт 66

4.2. Проценка на родовата одговорност на локалните мерки или политики и буџети во последните пет години во транспортот кои имаат позитивно влијание на животната средина и климатските промени користејќи го методот на сообраќајно светло 68

Студија на случај Охрид 69
Студија на случај Скопје 70

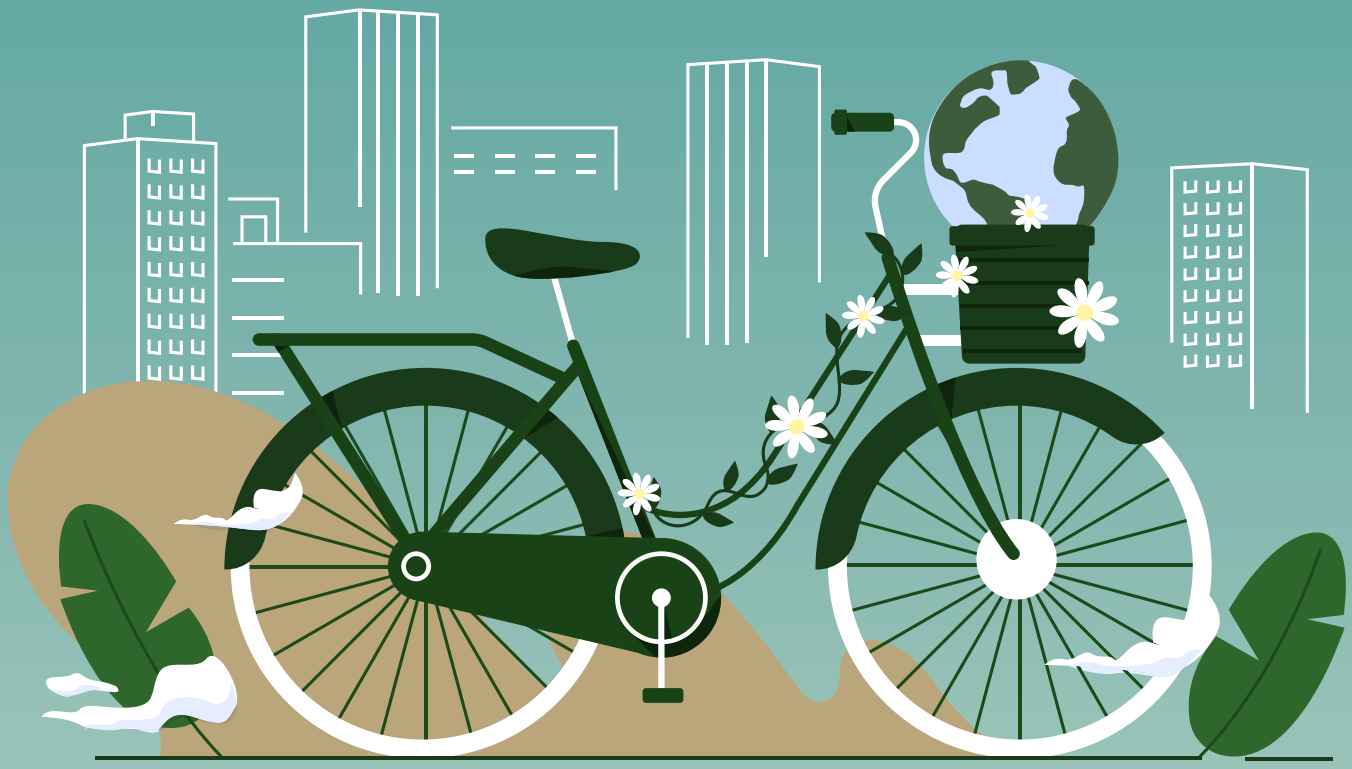
4.3 Транспортната инфраструктура и состојбата во однос на потребите на лицата со попреченост (постоење на спуштени тротоари, тактилни ленти, звучни семафори) 73

Поглавје V: Наоди и решенија за род и зелен транспорт **77**

Приближна проценка на трошоци за унапредување на родово и климатски одговорна транспортна политика во Македонија 84

Анекс 1. Листа на чинители 88

Анекс 2: Национална легислатива, политики и стратегии кои се однесуваат на транспортот и заштитата на животната средина 89



ПОГЛАВЈЕ I

Зошто род, транспорт и климатски промени?

1.1. КЛИМАТСКИ ПЕРСПЕКТИВИ НА ТРАНСПОРТОТ

Транспортот игра клучна улога во намалувањето на емисиите на стаклени гасови во Македонија и поширокиот регион на Западен Балкан. Како и многу други делови од светот, овој регион се соочува со еколошки предизвици поврзани со загадувањето на воздухот, емисиите на јаглерод и влијанијата од климатските промени. Транспортниот сектор е главен придонесувач за загадувањето на воздухот во урбаните средини. Емисиите од возилата, особено од дизел моторите, ослободуваат штетни загадувачи како честички и азотни оксиди. Овие загадувачи имаат негативни последици врз здравјето и придонесуваат за смог и лош квалитет на воздухот. Регионот на Западен Балкан, вклучувајќи ја и Македонија, се стреми да ги намали своите емисии на стаклени гасови за борба против климатските промени. Транспортниот сектор е значаен извор на емисии на CO2, главно од согорувањето на фосилните горива. Во Македонија не постои воспоставен интегриран транспортен систем кој би ги намалил испуштањата. Не постои специфично зелено просторно планирање кое би придонесло за позеленување на транспортот и намалување на емисиите на GHG.

Транспортниот сектор учествувал со 13 % во вкупните национални емисии на стаклени гасови во 2014 година. Постои тренд на зголемување на емисиите на стаклени ефекти од оваа категорија и во 2014 година тие се повисоки со 3,6% во споредба со 2013 година и 16,4% повисоки отколку во 2012 година.[1]

Постојат три категории кои придонесуваат за емисиите на стаклена градина во рамките на транспортниот сектор: патнички превоз, железница и домашно воздухопловство. 99,6% од емисиите во 2019 година биле од патничкиот превоз. 0,4% се од железницата во 2016 година, додека емисиите од домашното воздухопловство се речиси 0. Има 26,5% повеќе емисии во 2019 година во споредба со 2014 година. И 12,4% повеќе во 2019 година во споредба со 2016 година. Во периодот од 1990 до 2016 година, емисиите се зголемиле за 200%[2].

Патничкиот транспорт со 99% е најголемиот извор на емисиина стаклени гасови. Постои потреба за подобрување на мерките и политиките кои влијаат на транспортниот сектор. Про-

1 Истражување на центарот за енергија и одржлив развој на Македонската Академија за Науки и Уметност МАНУ 2017. Study for the transportation sector analyses of policies and measures STUTRA.

2 Проф Др Beti Anglevska and Zarko Hadzi Zafirov, Analyses of the development and sustainable planning of transport in RNM from theaspect on influence on climate change aspect, 2023

мените во даночните политики во однос на даноците на увоз и акцизите поврзани со горивата и автомобилите ќе придонесат за намалување на емисиите на GHG. Со промовирање на почисти опции за превоз, како што се електричните возила и јавниот превоз, регионот може да го намали загадувањето на воздухот и да го подобри јавното здравје. Преминот кон возила со ниски емисии на јаглерод или нулта емисија, како што се електричните автомобили, автобусите и возовите, е едно од решенијата кои ќе му помогнат на регионот да ги исполни целите за намалување на емисиите и да придонесе за подобрување за глобалните климатски напори.

Реформите на даночната и увозната политика за патнички возила во Македонија ќе го зголеми користењето на електрични возила во земјата. Анализите[3] покажуваат дека до 2035 бројот на електрични возила ќе се зголеми за 40% ако има измени на политиките за зелено оданочување. Ова ќе вклучува воведување на идентичен еколошки данок за увоз на користени и увоз на нови возила; зголемување и израмнување на данокот за животната средина за возилата кои работат на фосилни горива (возила на бензин и дизел). Покрај тоа, треба да има намалување на акцизата не само за хибридните возила, туку и за електричните возила. Намалувањето на ДДВ за хибридни и електрични возила од 18% на 5%, исто така, ќе придонесе за зголемување на употребата на електрични возила.

Во 2019 се воведе нов Закон за данок на моторни возила . Законот воведува нов данок за моторни возила кој ги зема во предвид емисиите на јаглероден диоксид на возилата што е чекор напред кон вовед и зголемено користење на електричните и хибридните возила[4].

Подобрувањето на енергетската ефикасност на транспортот е уште еден клучен фактор. Спроведувањето на технологии за ефикасно гориво, оптимизирање на транспортните рути и поттикнувањето на практиките на еко-возење може да ја намалат потрошувачката на енергија и емисијата на гасови по патник или по тон-километар. Дополнително, инвестирањето во сигурни и ефикасни системи за јавен превоз, како и промовирањето на активни начини на превоз како пешачење и велосипедизам, може да ја намали зависноста од автомобилите. Ова не само што ги намалува емисиите туку и го намалува сообраќајниот метеж и ја подобрува урбаната погодност за живеење.

Во долгорочната стратегија за климатски акции со акциониот план постојат две сценарија за намалување на ефектите од климатските промени. Едното сценарио е транзиција со користење на тековните политики и мерки (ВЕМ), а другото е земање предвид на дополнителни мерки и политики(ВАМ).

ВЕМ транзицијата е базирана на тековни политики: Електрификација на транспортниот сектор, поголемо користење на биодизел и напредна мобилност.

ВАМ транзицијата на напредни политики вклучува: Понатамошна електрификација на транспортот, користење на хидроген за тешки моторни возила, поголемо користење на биодизел и напредна мобилност.

Имајќи во предвид дека во периодот помеѓу 2019-2020 година беа подготвени и усвоени неколку документи од енергетиката и климатските промени, овие две сценарија се во согласност со сценаријата кои се дел од енергетската стратегија за 2040 година, третиот двогодишен извештај за ажурирање на климатските промени- Извештај за митигација од 2020

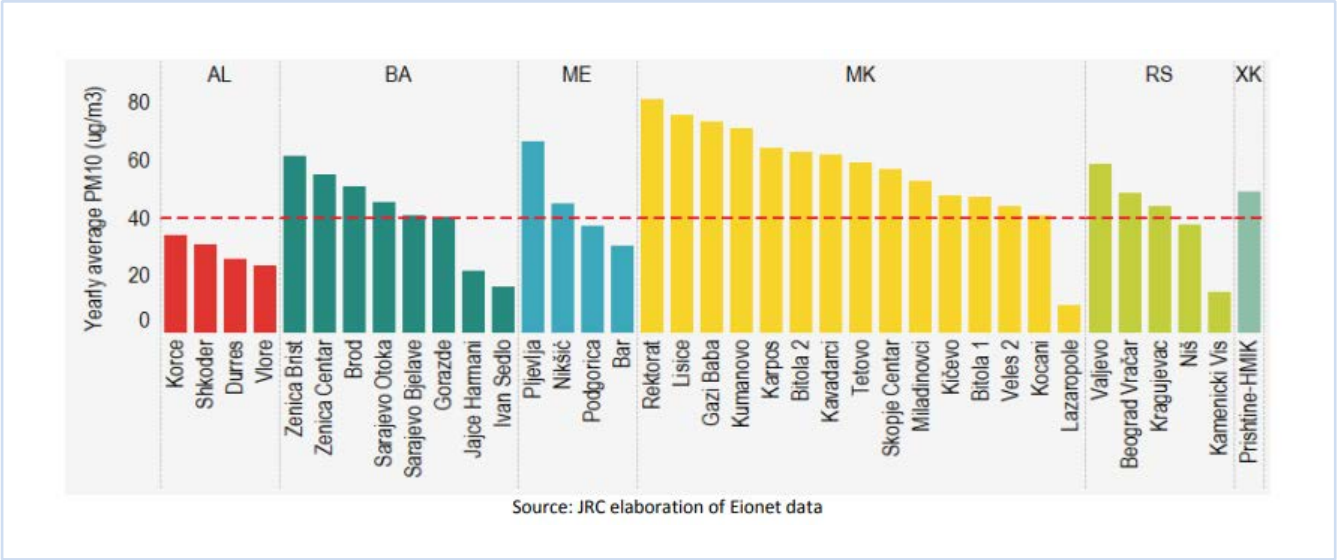
3 Истражувачки центар за енергија и одржлив развој при МАНУ 2017. Study for the transportation sector analyses of policies and measures STUTRA.

4 https://customs.gov.mk/kalkulator-za-dmv.nspx

година и последната нацрт верзија на Националниот план за енергија и клима 2020. Освен тоа, мерките кои се дел од овие документи се дел од долгорочната стратегија за климатска акција. Сценаријата во оваа стратегија се дополнително проектирани за периодот од 2040 до 2050 година[5].

Усогласувањето со Европскиот договор за климатските промени сè уште е во рана фаза во Македонија. Земјата почна да развива сеопфатна стратегија за климатска акција, во согласност со рамката на ЕУ 2030. Според последните достапни информации, земјата започна со изготвување на посебен закон за климатски акции (вклучувајќи го и транспонирањето на Регулативата (ЕУ) 525/2013). Директивата за информации за потрошувачите е целосно транспонирана. Нивото на конверзија на Директивата за квалитет на горивото се проценува на 31%.

Во однос на националните стратегии, развојот на политиките, финансирањето, мониторингот и известувањето, различни земји од Западен Балкан се наоѓаат во различни фази во решавањето на проблемите со загадувањето на воздухот. Понатаму, напредокот во областа на климатските промени е побавен отколку во политиките за загадување на воздухот. Концентрациите на честички (PM10 и PM2.5), SO2, O3 и NO2 често се над просечните годишни, дневните максимални и часовните максимални граници. Транспортот е еден од главните загадувачи (заедно со термоелектраните, индустријата, станбеното греење, земјоделството и неконтролираното горење на отпадот) тие се главните извори на емисии на PM10 во регионот на Западен Балкан. Највисоки концентрации и најголем број на станици со вредности над границите се наоѓаат во Македонија, особено во општините Скопје, Лисиче и Куманово.[6]



Слика 1: Концентрација на ПМ10 во регионот на Западен Балкан

5 Prof PhD Beti Anglevska and Zarko Hadzi Zafirov, 2023 Analyses of the development and sustainable planning of transport in RNM from the aspect on influence on climate change aspect,2023

6 Бања М. Џукановиќ, Г. Белис Ц.А 2020 Статусот на загадувачите на воздухот и стаклениčките гасови во Западен Балкан , Мерило за напредокот во пристапниот процес во областа животна средина: https://shorturl.at/ntJOY

1.2. ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА ВАЖНОСТА НА ТРАНСПОРТОТ

Податоците на Националниот завод за статистика покажуваат дека, за разлика од било кој претходен период, бројот на македонските домаќинства кои поседуваат патнички возила се зголемил во 2020 година на 66,8%. Анализата од страна на статистичарите покажува дека бројот на домаќинства кои поседуваат автомобили во 2021 година ќе се зголеми за 2,6% во споредба со 2020 година, но исто така ќе се зголеми за 5,3% во споредба со стапката на домаќинства кои поседуваат автомобили пред 10 години, односно 2011 година. Зголемувањето на стапката на моторизација на населението во земјата е присутно во сите сектори.

Година	Мотори	Патнички возила	Автобуси
2020	12794	429196	2612
2021	15786	477820	2946
2022	18775	483482	2868
2023	22904	552934	3832

Табела 1: Регистриран возила по година по тип[7]

Поради зголемениот број на нови возила со регистарски таблички, бројот на патнички возила во 2021 година бил 260,1 на 1000 граѓани. Зголемувањето може да се забележи споредбено со ситуацијата во 2020 година каде што бројот на автомобили на 1000 граѓани бил 207,4. И покрај пониското ниво на моторизација во споредба со земјите-членки на ЕУ, загрижувачки факт е увозот на користени возила. Постои значителен пораст во бројот на регистрирани патнички возила во 2023 година во споредба со регистрираните возила во 2022 година. Истото важи и за бројот на регистрирани автобуси.

7 https://makstat.stat.gov.mk/PXWeb/pxweb/mk/MakStat/MakStat__Transport__RegistraniVozila/150_Trans_regi_veh_by_type_mun_ml.px/table/tableViewLayout2/

Постои разлика во сопственоста на автомобили меѓу различните видови домаќинства, 78,4% од земјоделските домаќинства во Македонија изјавиле дека во 2021 година поседуваат автомобил, а идентичен одговор го дале 63,9% од не земјоделските домаќинства, како и 87,8% од мешаните типови на домаќинства. Кога станува збор за возачки дозволи, приближно ист број жени и мажи аплицираат за возачка дозвола секоја година.

Според податоците од 2018 година[8] од Министерството за Внатрешни Работи, со возачка дозвола од Б категорија се стекнале вкупно 11,520 мажи и 9,421 жени. Според Министерството, жените се позаинтересирани да се стекнат со возачка дозвола од кога ќе наполнат 28 години додека мажите аплицираат за добивање возачка дозвола порано (бројот на мажи кои се стекнале со возачка дозвола е помеѓу 22 и 27 години старост).

Ситуацијата со возачките дозволи се промени во последните години. Особено се гледа дека бројот на возачки дозволи издадени на жени е помалку од половина од оние издадени на мажите. Ситуацијата е прикажана подолу во табелата 2

	2022	2023	2024 (до 06 Јуни 2024)
Мажи	159.979	147.254	95.716
Жени	61.652	68.798	52.841

Табела 2: Број на издадени возачки дозволи по пол за последните години[9]

Податоците за бројот на регистрирани возила по пол, исто така, укажуваат на тоа дека жените имаат помала веројатност да ги користат автомобилите како превозни средства.

	2022	2023	2024 (до 06 Јуни 2024)
Жени	90.367	96.618	40.992
Мажи	444.888	464.551	195.806

Табела 3 Број на регистрирани возила по година[10]

За разлика од континуираниот пораст на бројот на автомобили, статистиките покажуваат дека многу години процентот на сопственици на велосипеди во домаќинствата во Македонија варира помеѓу 30 и 40%. Во 2021 година, 37,4% од домаќинствата на национално ниво пријавиле дека поседуваат велосипед, а како група, овој процент бил највисок меѓу земјоделските домаќинства - 49,7%.11

Патниот транспорт е причина за најголем дел од емисиите на стакленички гасови во Македонија. Како што бројот на возила брзо се зголемил од 2016 до 2021 година, транспортот денес игра уште поголема улога во испуштањето на стакленички гасови. Еден од најголемите проблеми во земјата е **увозот на користени возила.** Според податоците на Царинската Управа,

8 https://faktor.mk/vozachki-dozvoli-vadat-podednakvo-i-mazi-i-zeni-ama-se-povekje-dami-polagaat-za-c-kategorija

9 Извор: Министерство за Внатрешни Работи

10 Извор: Министерство за Внатрешни Работи

11 Бројот на домаќинства во Северна Македонија со моторни возила е два пати поголем од тој на тие со Велосипеди | Meta.mk

само во 2021 година биле увезени повеќе од 37.000 користени автомобили. Во изминатите пет години, повеќе од 160.000 користени возила биле увезени во Македонија. Во 2021 година, над 40.000 возила биле увезени од кои 37.832 се користени возила. Во периодот помеѓу 2009 и 2021 година, 403.616 користени автомобили биле увезени во земјата, што директно влијае на квалитетот на воздухот и загадувањето на воздухот, како и на негативното влијание врз климатските промени12. Во Македонија 65% од возилата се постари и произведени пред 2002 година. Околу 85% од вкупниот број на регистрирани патнички возила биле постари од 10 години. Просечната старост на патничките возила во 2021 година била 20 години13.

Просечната старост на категориите на патнички возила, автобуси и транспортни возила има тренд на зголемување, додека кај другите возила од средината на 2018 година има тренд на опаѓање. Во периодот помеѓу 2012 и 2021 година, просечната возраст на патничките возила има тренд на зголемување и е помеѓу 16,8 и 19,5 години. Кај автобусите е помеѓу 16,7 и 19,5 години, а кај тешките товарни возила е помеѓу 14,7 и 16,9 години. Кај влечните возила од 2018 година, трендот се намалува од 14,3 на 13,3 години.

Најчесто користени се фосилните горива како дизелот и бензинот. Според податоците за потрошувачката на гориво, 51% од патничките возила користат бензин и 46% користат дизел. Дизелот е најкористеното гориво со растечки тренд. Во 2012 година, 30,72% од патничките возила користеле дизел, а во 2021 година овој процент е 56,8%. Зголемувањето на употребата на дизел доведува до намалување на употребата на бензин од 66,06% во 2012 година на 40,68% во Кога се анализираат трендовите во периодот од 2012 до 2021 година, просечната старост на неколку категории возила – патнички автомобили, автобуси и тешки товарни возила – покажува постојан тренд на зголемување:

- Просечната старост на патничките возила е меѓу 16,8 и 19,5 години.
- Автобусите следат сличен тренд, со просечна старост меѓу 16,7 и 19,5 години.
- Тешките товарни возила се малку понови, со просечна старост меѓу 14,7 и 16,9 години.

За разлика од овие категории, кај влечните возила се забележува мал напредок од 2018 година, со намалување на просечната старост од 14,3 на 13,3 години, што веројатно се должи на целните обнови или регулативи во овој сегмент.

Најчесто користени горива се фосилните горива, како што се дизелот и бензинот. Дизелот е најкористено гориво со тренд на пораст. Во 2012 година, 30,72% од патничките возила користеле дизел, додека во 2021 година овој процент изнесува 56,8%. Зголемената употреба на дизел довела до намалување на користењето на бензин од 66,06% во 2012 година на 40,68% во 2021 година. Ова има благ позитивен ефект врз емисиите на стаклени гасови (GHG), бидејќи дизел возилата емитуваат помалку GHG во споредба со возилата на бензин.

Кај другите видови возила, автобуси, камиони, влечни возила, работни возила и трактори доминантно гориво е дизелот, со тренд на зголемување кој достигнува до 90%. По дизелот, бензинот е второ најкористено гориво, освен кај мотоциклите, каде што бензинот е доминантно користеното гориво. Другите видови горива имаат мал удел и покажуваат слаба тенденција на раст.

12 За една година регистрирани дополнителни 59.000 возила на македонските патишта [инфографик] | Meta.mk

13 Prof PhD Beti Anglevska and Zarko Hadzi Zafirov, 2023 Analyses of the development and sustainable planning of transport in RNM from the aspect on influence on climate change aspect,2023

Број на вработени во секторот транспорт и складирање

Бројот на вработени во секторот транспорт и складирање во вториот триместар на 2024 година е 25842[14]. Помалку жени се вработени во транспортниот сектор отколку мажите: само 12,8% од жените работат во транспортот и складирањето, во споредба со 87,2% од мажите.[15] На транспортниот сектор генерално се гледа како на сектор во кој доминираат мажите кои вообичаено се возачи на камиони и други транспортни средства. Жените најчесто се вработени во администрацијата и правните оддели во транспортните и складишните компании.



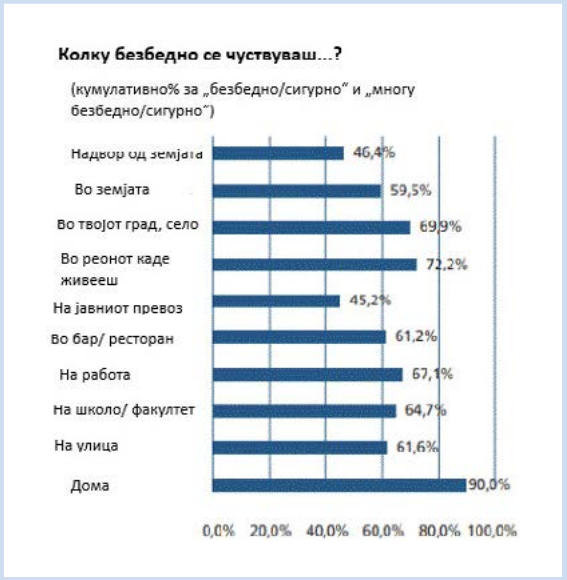
14 Државен завод за статистика: Пополнети и слободни работни места според сектори на дејности, НКД Рев.2, по тримесечја. PxWeb

15 Ibid

1.3. РОД И ТРАНСПОРТ

Република Македонија ја потпишала Истанбулската конвенција на Советот на Европа во 2011 година. Овој договор за човекови права за спречување и борба против насилството врз жените и семејното насилство, беше ратификуван во следните седум години подоцна во 2018 година. Земјата покажа политичка волја за справување со насилството врз жените. За да се исполнат одредбите на Конвенцијата, се усогласува домашното законодавство со обврските на Конвенцијата. Во таа насока беше усвоен Законот за превенција и заштита од дискриминација, кој со вклучување на основите на сексуалната ориентација и родовиот идентитет ја проширува заштитата од дискриминација на оваа група на граѓани. Владата на Република Македонија усвои национален акционен план за спроведување на Истанбулската конвенција, кој главно предвидува активности насочени кон изменување на законите за да се одразат стандардите на Конвенцијата во пракса.

Што се однесува до чувството на безбедност, кумулативните резултати од "безбедни" и "многу безбедни" одговори покажуваат дека жените во Република Македонија се чувствуваат побезбедно во своите домови и се сметаат себеси во опасност во јавниот превоз и кога патуваат во странство.[16]



Слика 2: Колку безбедно се чувствуваш [15]

16 Демократија и човекови права, Марија Топузовска Латковиќ, Мирјана Борота Поповска, Ана Чупевска, Нита Старова, Драган Ѓорѓиев, Декември 2020, Женска Студија за Република Северна Македонија 2020/2021 (PDF) WOMEN'S STUDY THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA 2020/2021 (researchgate.net)

Од друга страна, статистиките покажуваат дека жените имаат значително помала веројатност отколку мажите да бидат вклучени во криминални активности и кривично-правниот систем, тренд кој се протега и кај малолетните престапници под 18 години. Во 2021 година, жените сочинувале 11% од пријавените сторители на кривично дело, 9% од обвинетите и истиот процент од лицата осудени за кривични дела. Покрај тоа, девојчињата биле уште поретко ангажирани во кривично-правниот систем во споредба со возрасните жени, со 11% како сторители, 7% како обвинети и 8% како осудени престапници во 2021 година. Од вкупно 7.634 возрасни осудени за кривични дела во 2021 година, жените сочинувале само 9%, додека мажите ги сочинувале останатите 91%. Жените биле особено недоволно застапени во случаите на убиство и покажале значително помала вклученост во прекршоците на безбедноста во сообраќајот, со 7% од жените осудени во споредба со 93% од мажите. Во случаи на влошена кражба, само 3% од осудените биле жени.17

Convicted adults by type of crime and sex

	2019			2020			2021		
	total	men	women	total	men	women	total	men	women
Total	4 712	4 302	410	6 351	5 793	558	7 634	6 970	664
Homicide	18	18	0	14	14	0	17	16	1
Bodily injury	258	230	28	291	255	36	306	276	30
Serious bodily injury	87	85	2	74	72	2	93	88	5
Theft	320	289	31	326	304	22	372	349	23
Aggravated theft	622	601	21	481	460	21	655	630	25
Fraud	110	95	15	93	84	9	125	108	17
Abuse of official position and authority	36	28	8	40	33	7	38	28	10
Endangering safety in public traffic	783	729	54	766	697	69	1 045	969	76
Other criminal acts	2 478	2 227	251	4 266	3 874	392	4 983	4 506	477

Слика 3 Осудени возрасни по тип на криминал и пол

Студијата на Светска Банка (2020)[18] покажува дека во руралните области и мажите и жените сметаат дека е тешко да се биде пешак или велосипедист. Не постојат велосипедски патеки и како пешаци тие не се чувствуваат безбедно и се загрижени од не внимателноста и негрижата на возачите како и големиот број на возила. Каде и да има тротоар, тие возат преку него но во многу случаи тие се окупирани со паркирани Автомобили па мора да се изнаоѓаат други решенија како пешачење по улицата и потоа пак на тротоарот.

Бројот на семафори е ограничен. Жените во руралните области немаат многу опции кога пешачат бидејќи имаат еден пат без тротоари и светло. Лошите тротоари се предизвик и за мажите но во помал број случаи бидејќи тие користат сопствен превоз. Автомобилите возат

17 Women and Men in North Macedonia, 2023 Publisher: State Statistical Office: ZeniteMazite_2023_en.pdf (stat.gov.mk)

18 World Bank Document, 2020: Проценка на бариерите и можностите користејќи женски и ромски леќи во Северена Македонија: Случај Транспорт

брзо загрозувајќи ги жените и децата кога се пешачи по страната на патот. Тоа значи дека пешачењето во каллива состојба со додаден ризик на соочување со улични кучиња. Жените се соочуваат со повеќе бариери во мобилноста од мажите.

Дополнително, помалку жени се вработени во транспортниот и градежниот сектор отколку мажите: само 12,8% од жените работат во транспортот и складирањето, во споредба со 87,2% од мажите, а само 6,6% од жените работат во градежништвото, во споредба со 93,4% од мажите.[19]

Пазар на труд
Labour Market

Вработени според секторите на дејност и според полот, 2017

Employed persons by sectors of activity and gender, 2017

Сектори / Sectors	Број Number		Структура по пол Sex distribution	
	жени Women	мажи Men	жени Women	мажи Men
Земјоделство шумарство и рибарство Agriculture, hunting and forestry	46 094	74 217	38.3	61.7
Рударство и вадење на камен Mining and quarrying	:	6 282	:	95.5
Преработувачка индустрија Manufacturing	65 024	78 229	45.4	54.6
Снабдување со електрична енергија, гас, пареа и климатизација Electricity, gas, steam and air conditioning supply	1 507	8 900	14.5	85.5
Снабдување со вода; отстранување на отпадни води, управување со отпад и дејности за санација на околината Water supply; sewerage, waste management and remediation activities	1 400	11 251	11.1	88.9
Градежништво Construction	3 525	49 866	6.6	93.4
Трговија на големи и трговија на мало; поправка на моторни возила и мотоцикли Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles and motorcycles	47 781	61 088	43.9	56.1
Транспорт и складирање Transportation and storage	4 842	32 927	12.8	87.2
Објекти за сместување и сервисни дејности со храна Accommodation and food service activities	8 948	19 621	31.3	68.7
Информации и комуникации Information and communication	4 999	8 589	36.8	63.2
Финансиски дејности и дејности на осигурување Financial and insurance activities	7 114	3 703	65.8	34.2

Слика 4: Вработени лица по сектори по активност и пол, 2017[20]

19 Ibid

20 Source: Gender2019.pdf (stat.gov.mk)

Жените и мажите имаат различни потреби и преференции кога станува збор за патната инфраструктура и транспортните услуги. Жените имаат тенденција да го користат јавниот превоз повеќе од мажите. Кога јавниот превоз е недостапен, жените често пешачат и нивните многубројни задачи често им го зголемуваат времето за патување. Овие предизвици се уште позначајни за жените од малцинските групи (како ромските жени) поради лошата патна инфраструктура во нивните населби. Тие исто така изјавиле дека се чувствуваат значително помалку безбедни на јавни места, што може да биде под влијание на нивната етничка припадност и род Покрај тоа, жените, исто така, имаат потешкотии да најдат работа во транспортниот сектор, делумно поради тоа што тие чувствуваат дека овие работни места не се соодветни за жени, бидејќи секторот во голема мера е доминиран од мажи.[21]

Користење на времето за Транспорт

2014/2015	15-24 години	25-44 години	45-64 години	65+ години
Патување	1.13	0.57	0.49	0.25

Табела 4: Просечно дневно користење на времето по возраст по година [22]

Анкетата за користење на времето спроведена во 2014/2015 покажува дека мажите користат повеќе време за патување до работа (0.25h) од жените (0,17h)[23]. Истото важи и за различни возрасни групи: мажите на возраст од 25-44 години користат повеќе време за патување до работа (0,35 часа) отколку жените (0,25 часа) во истата старосна група. Просечното време кое се користи дневно за вработените лица на возраст од 20 до 64 години е слично за мажите (0,45 часа) и за жените (0,43 часа). Истото важи и за времето кое се користи за патувања поврзани со шопинг и времето кое се користи за патувања поврзани со рекреативни активности.

Жените во руралните области поминуваат помалку време (0,10 часа) во патување до работа и назад отколку жените во урбаните средини (0,22 часа). Просечното време користено на ден за невработени лица ја одразува ситуацијата во која жените поминуваат повеќе време да работат дома, бидејќи тие не патуваат (0,03 часа) колку и невработените мажи (0,13 часа).

21 ibid

22 Просечно дневно користење на времето на лицата, по возрасни групи, по години. PxWeb (stat.gov.mk)

23 Average time used per day of persons aged over 10, by activities, 2014/2015

	Вкупно	Мажи	Жени
Автомобил, Мотор	23	25	19
Јавен транспорт	16	13	19
Пешки или на велосипед	58	57	60
Не специфицирано	3	5	2
Вкупно патувања	**100**	**100**	**100**

Табела 5: Структура во % од начинот на транспорт на луѓето кои се на возраст од 20 до 74 години старост, 2014/2015

Кога станува збор за превозни средства, жените патуваат повеќе со јавен превоз и пешки или со велосипед отколку мажите. Мажите користат повеќе автомобили или мотоцикли како превозни средства. **Ова исто така беше известено во** анкетата која беше спроведена во рамките на проектот МРОБ. Кога станува збор за достапноста на видовите на транспорт, жените испитаници сметаат дека поевтините опции за превоз се подостапни од мажите. Мажите имаат тенденција да ги најдат подостапни поскапите видови превоз како што се автомобили, такси и скутери. Во споредба со мажите, жените сметаат дека автобусите се подостапен вид на превоз. Одговорите покажуваат дека жените се почести корисници на автобус отколку мажите. Повеќе мажи сметаат дека автобускиот превоз е недостапен и скап. Во однос на автомобилот како вид на превоз, 14,5% од вкупниот број испитаници го сметаат за неприфатлив и премногу скап. 64, 15% (од тие 14,5%) се жени и 35,85% се мажи. Помалку мажи (48,06%) сметаат дека автомобилскиот превоз е достапен, но малку скап од 52% од жените. 59% мажи сметаат дека автомобилите се многу достапни, во споредба со мажите, 10% сметаат дека автомобилите се недостапни и премногу скапи.

Употребата на транспортот се разликува меѓу жените и мажите поради комбинација на различни фактори, како што се општествени, економски, културни итн. Важно е да се признае дека овие фактори може значително да варираат во зависност од регионот, општествените норми и индивидуалните околности.

На ниво на ЕУ постои недостаток на податоци по пол за изборот на транспорт, но индивидуалните регионални студии покажуваат постојан тренд **дека повеќе жени отколку мажи го користат јавниот превоз**. Како кориснички на јавниот превоз, жените се предмет на загрижувачки феномен на сексуално малтретирање. Во исто време, ергономијата на возилата и безбедносните системи не ја земаат предвид физиологијата на жените, така што тие се изложени на поголем ризик во случај на несреќа отколку мажите. [24]

Во Македонија во 2022 ЦИКП направи истражување за да се истражат однесувањата и перцепциите на жените и мажите за дневното користење на транспортните модалитети, фокусирани на алтернативна урбана мобилност (возење на велосипед и пешачење). Истражувањето беше насочено кон лоцирање на причините како и да се мери нивото на свесност за јагленороден отисок помеѓу испитаниците.[25] Трендовите од истражувањето се следни: Жените поретко поседуваат автомобил и помала е веројатноста да го користат секојдневно. Истражувањето покажало дека жените и мажите користат различни начини на транспорт, главно

24 Студија побарана од Комитетот FEMM; Жените и транспортот (europa.eu)

25 Истражувањето беше направено во една од најголемите општини во Скопје, која има рурален и урбан дел во прокетот „Здрави навики за здрава животна средина“ финансирано од УНДП 2022

поради фактот дека 30% од оние кои немаат возачка дозвола се мажи, додека останатите, 70% се жени. Земајќи го ова во предвид, логично е дека оние 70% (жени) кои немаат возачка дозвола користат јавен превоз или алтернативни средства за превоз. Исто така, од оние кои го користат својот автомобил секојдневно (6-7 пати неделно), 28% се жени, додека 72% се мажи. Мажите возат повеќе во километри, со што произведуваат и повеќе емисии на GHG.

Жените возачи може да бидат негативно погодени од недостатокот на инфраструктура и патни објекти на автопатите во земјата. Имено, постои недостаток на комуникациска опрема - телефони за итни случаи на автопатите и магистралните патишта кои би служеле на жените возачи во текот на нивните патувања. Во ерата на зголемена употреба на електрични возила за подобрување на електро мобилноста, не постојат станици за полнење долж автопатите за да се обезбеди континуирано и удобно возење. Постојат 18 станици за полнење во градовите низ земјата и тоа 19 се во градот Скопје. Станиците за полнење се поставени на јавни паркинзи и на приватни локации како што се хотелите и трговските центри. Но нема станици за електрично полнење на автомобили на автопатите. Постои потреба за поставување на станици за полнење на автопатите, така што корисниците можат да ги полнат автомобилите за време на нивните меѓуградски патувања. Исто така ова е важно и за жените возачи на електрични возила кои транзитираат низ земјата.

Жените ги користат алтернативните средства за превоз, повеќе од мажите. 60% од испитаниците кои поседуваат велосипед се жени. Исто така, жените имаат тенденција да одат секојдневно повеќе од мажите (75% кои не практикуваат одење се мажи). Социоекономскиот фактор ја игра својата улога при изборот на превозните средства. 80% од оние кои користат алтернативни средства го избрале овој начин на транспорт за да ги заштедат транспортните трошоци. Најголемата пречка за жените да користат алтернативни средства, како што е велосипедот, е сегашната инфраструктура (недоволно велосипедски патеки, нема соодветно осветлување, недостаток на одржување на патеките итн.)

Жените се повеќе свесни од мажите за еколошките прашања поврзани со транспортот. Голем процент, 70%, кои одговориле дека не им е грижа за феноменот на климатските промени се мажи, додека од друга страна, повеќе од 65% кои возат секојдневно и го прават тоа за животната средина, се жени. Покрај тоа, 65% од оние кои веруваат дека загадувањето на воздухот во Скопје се должи на големата употреба на автомобили на дневна база, се жени.

Се претпоставува дека трендовите кои се резултат на ова истражување се речиси исти во сите општини во главниот град и други урбани области со велосипедски патеки и јавен превоз. Од друга страна, транспортот во руралните области во Македонија, како и во многу други рурални области во светот, може да претставува предизвик.

Истражувањето за социјално мапирање спроведено од CRPM во 2021 година, во општина со ограничен јавен превоз и ограничена велосипедска инфраструктура, укажува на неколку трендови[26]:

Жените од руралните области се изложени на висок ризик од изолација и социјална исклученост. Поради недостаток на врски и користење на јавниот превоз и неговата ниска фреквенција, жените се соочуваат со предизвици за пристап до основните услуги како што се здравствената заштита, образованието и вработувањето.

Безбедноста во транспортот е значајна за жените. Повеќето од жените пешачат за да стигнат до нивните дестинации секој ден или користат велосипеди (оние кои ги поседуваат).

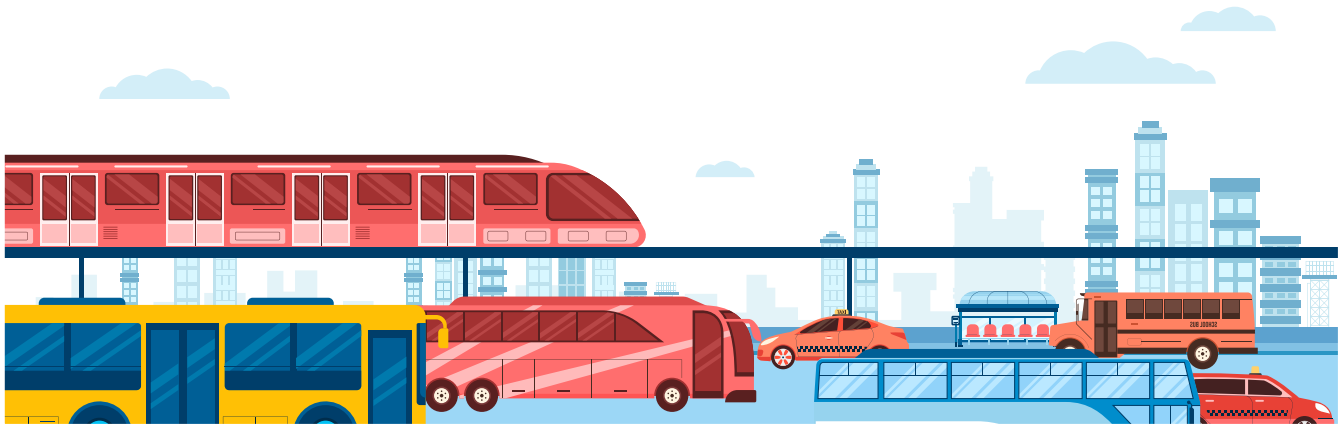
26 Социјалното мапирање беше спроведено од ЦИКП во рамките на прокетот SORI II, со поддршка од Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH и мрежата на асоцијациии на локлана самоуправа на Југоисточна Европа НАЛАС

Патиштата се со ограничени тротоари и велосипедски патеки, со ограничено осветлување или без осветлување. Ризикот од несреќи и ризикот од сексуално малтретирање се присутни и претставуваат дополнителен притисок врз жените.

Постои ограничена подвижност поради традиционалните родови улоги. Родовите улоги во руралните области често им доделуваат на жените одговорност за домашните задолженија, грижата и производството на храна. Мажите се оние кои обично ги поседуваат и ги користат семејните автомобили, и во повеќето од случаите, жените зависат од нив. Слични родови улоги, исто така, се гледаат во некои урбани средини, во зависност од културната позадина на населението и почитувањето на традиционалните норми.

За подобрување на општата состојба на транспортот за жените во Македонија, опфаќајќи ги и руралните и урбаните средини, сеопфатен пристап е од клучно значење. Урбаните центри како Скопје, бараат решенија кои се фокусираат на безбедноста, пристапноста и достапноста. Ова вклучува обезбедување на безбеден јавен превоз со зголемени безбедносни мерки и многу опции за транспорт. Во руралните средини мора да се решат посебни предизвици како што е ограниченият јавен превоз или недостатокот на пристап до јавниот превоз. Ова би вклучило инвестиции во инфраструктурата, решенија кои се базирани на потребите на заедницата и безбедносни мерки.

На крајот на краиштата, донесувањето на одлуки донесувани врз основа на реални податоци, со фокус на разбирање на моделите и потребите на жените, е од суштинско значење. Со адресирање на потребите на жените, Македонија може да поттикне по правичен, инклузивен и достапен транспортен систем кој ги поттикнува жените и го поддржува нивното учество во сите аспекти на животот.




ECO

ПОГЛАВЈЕ 2:

Родовата компонента на политиките и буџетите

2.1 ЗЕЛЕНАТА АГЕНДА НА БАЛКАНОТ, ТРАНСПОРТОТ И НЕГОВАТА РЕЛЕВАНТНОСТ КОН ЦЕЛИТЕ ЗА ОДРЖЛИВ РАЗВОЈ

Визијата за почесен, побезбеден, попаметен, позелен, отпорен, конкурентен и одржлив транспорт е еден од клучните двигатели на транспортната политика во регионот на Европската унија и Западен Балкан. На ниво на ЕУ, таа претставува централен дел од договорениот Зелен договор на ЕУ и Стратегијата за одржлива и паметна мобилност на ЕУ објавени во декември 2020 година, додека на регионално ниво е дел од Зелената агенда за Западен Балкан (одобрена со Декларацијата на самитот во Софија) и Економскиот и инвестицискиот план на Европската комисија за Западен Балкан.

Одржлива, паметна и отпорна мобилност во Западен Балкан до 2050 година значи:

- Возила со нулта емисија и достапна инфраструктура за алтернативни горива на патиштата, железниците, пристаништата и аеродромите во Западен Балкан.
- Повеќе патници користат брзи железнички врски помеѓу регионалните урбани области низ поширокиот регион. Интегрирани и мултимодални климатски неутрални решенија во градовите.
- Ефикасен, точен и конкурентен железнички и воден товарен транспорт.

- Посигурни информации за корисниците и донесувачите на одлуки за влијанието на транспортот врз животната средина.
- Беспрекорно патување низ регионот со користење на одржлива мобилност, вклучувајќи единечни билети за мултимодален транспорт.
- Дигитално поврзани синџири на снабдување балансирани во различни режими и електронска размена на податоци без одложување.
- Безбедно и брзо патување и квалитетна мрежа обезбедена со стандардите и услугите на TEN-T, овозможувајќи отпорност на ефектите од климатските промени (како што се поплавите).
- Единствен интероперативен транспортен пазар без физички и не-физички бариери за водење бизнис и патување.
- Работна сила прилагодена на променливата дигитална средина со високо ниво на заштита на правата на работниците.

Зелената агенда ќе придонесе за постигнување на индикаторите за Милениумските развојни цели.

Директни Транспортни цели на Целите за Одржлив Развој (ЦОР) се:

Цел за Одржлив Развој	Индикатор
Цел 3. Обезбедување здрав живот и промовирање на благосостојба за сите на сите возрасти	3.6 До 2020 година, да се преполови бројот на смртни случаи и повреди од сообраќајни несреќи во светот,
Цел 7. Обезбедување пристап до достапна, сигурна, одржлива и модерна енергија за сите	7.3 До 2030 година, двојно да се зголеми глобалната стапка за подобрување на енергетската ефикасност
Цел 9. Изградба на отпорна инфраструктура, промовирање на инклузивна и одржлива индустријализација и поттикнување на иновациите	9.1 Развивање на квалитетна, сигурна, одржлива и отпорна инфраструктура, вклучувајќи регионална и прекугранична инфраструктура, за поддршка на економскиот развој и благосостојбата на луѓето, со фокус на достапен и рамноправен пристап за сите
Цел 11. Да се направат градовите и населените места инклузивни, безбедни, издржливи и одржливи	11.2 До 2030 година да се обезбеди пристап до безбедни, достапни, достапни и одржливи транспортни системи за сите, подобрувајќи ја безбедноста на патиштата, особено преку проширување на јавниот превоз, со посебно внимание на потребите на оние во ранливи ситуации, жените, децата, лицата со попреченост и постарите лица
Цел 12. Обезбедување на одржливи модели на потрошувачка и производство	12. Ц, Рационализирање на неефикасните субвенции за фосилни горива кои поттикнуваат непотребна потрошувачка преку отстранување на нарушувањата на пазарот, во согласност со националните околности, вклучувајќи го и преструктуирањето на оданочувањето и постепено укинување на штетните субвенции, каде што постојат, за да се одрази нивното влијание врз животната средина, земајќи ги во предвид специфичните потреби и услови на земјите во развој и минимизирајќи ги можните негативни влијанија врз нивниот развој на начин кој ги штити сиромашните и погодените заедници

Табела 6: Директни транспортни таргети на ЦОР

Индиректни транспортни цели на целите за одржлив развој се:

ЦОР	Индикатор
Цел 2. Да се стави крај на гладот, да се постигне безбедност на храната и да се подобри исхраната и да се промовира одржливо земјоделство	2.3 До 2030 година, двојно да се зголеми земјоделската продуктивност и приходите на малите производители на храна, особено жените, домородните народи, семејните земјоделци, сточарите и рибарите, вклучувајќи го и безбедниот и еднаков пристап до земјиштето, други продуктивни ресурси и инпути, знаење, финансиски услуги, пазари и можности за додавање на вредност и не земјоделско вработување
Цел 3. Обезбедување здрав живот и промовирање на благосостојба за сите на сите возрасти	3.9 До 2030 година значително да се намали бројот на смртни случаи и болести од опасни хемикалии и загадување и контаминација на воздухот, водата и почвата
Цел 6. Обезбедување на достапност и одржливо управување со водата и канализацијата за сите	6.1 До 2030 година да се постигне универзален и правичен пристап до безбедна и достапна вода за пиење за сите
Цел 11. Да се направат градовите и населените места инклузивни, безбедни, издржливи и одржливи	11.6 До 2030 година, намалување на негативното влијание на градовите врз животната средина по глава на жител, вклучувајќи посебно внимание на квалитетот на воздухот и управувањето со комуналниот и друг отпад
Цел 12. Обезбедување на одржливи модели на потрошувачка и производство	12.3 До 2030 година, да се преполови глобалниот отпад на храна по глава на жител на ниво на малопродажба и потрошувачите и да се намалат загубите на храна по должината на производството и синџирите на снабдување, вклучувајќи ги и загубите по жетвата
Цел 13. Преземање итни мерки за борба против климатските промени и нивните влијанија3	13.2 Интегрирање на мерките за климатските промени во националните политики, стратегии и планирање

Табла 7: Индиректни транспортни цели за ЦОР



2.2 ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЗЕМЈАТА

Правната рамка и политиките поврзани со транспортниот сектор се состојат од збир на закони кои се директно поврзани со транспортот, како што се законите за различни видови на транспорт. Покрај тоа, постојат закони и подзаконски акти кои не се директно поврзани со транспортот, но влијаат на секторот од родова перспектива. Таквите закони се градежните закони и подзаконските акти кои ја регулираат изградбата и реконструкцијата на патишта и патната инфраструктура.

Табелата подолу дава преглед на прописите и стратегиите и аспектите поврзани со родот

Правна Рамка	Родови аспекти
Закон за јавни патишта , (Службен весник 84/08)	Законот ја регулира работата на јавните патишта, вклучувајќи изградба и одржување. Законот не вклучува родово неутрални термини во центарот на мажите. Тој не вклучува родови статии. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.
Закон за патен превоз	Овој закон го регулира патниот превоз на луѓето и стоките. Тој ги регулира односите на превозниците, како и инфраструктурата поврзана со патниот транспорт, како што се автобуски станици и постојки. Законот не вклучува родово неутрални термини. Овој закон е родово слеп. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.
Закон за договори во патничот превоз (Службен весник.23/2013; 156/2015)	Овој закон ги регулира односите кои се дел од договорите за превоз на патници и стоки во националниот и меѓународниот патен сообраќај. Законот не вклучува родово неутрални термини. Овој закон е родово слеп. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.

Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата (Службен весник 169/15)	Овој закон ја регулира безбедноста и заштитата на патиштата, односите меѓу учесниците и другите субјекти на патниот сообраќај, правилата за патниот сообраќај, системот на патни знаци, опремата и сигнализацијата на патиштата, одговорностите во случај на сообраќајни несреќи, сообраќајните училишта, кандидатите за возачи, центрите за тестирање на возачите, возачите, обука за управување и стекнување на права за возење, како и кривичниот кодекс за деца, посебни мерки за безбедност, организација и задачи за безбедност на патиштата, ракување со податоци и заштита, кодекс на однесување и подзаконски акти. Законот не вклучува родово неутрални термини. Овој закон е родово слеп. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.
Закон за железнички систем (Службен весник 91/2013)	Овој закон ја регулира организацијата и функционирањето на целиот железнички систем во земјата, вклучувајќи ја инфраструктурата и обезбедувањето на услуги за патници и превоз на стоки. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи во некои аспекти, како што се родово интегрирање на прашањата итн. Законот не вклучува родово неутрални термини. Овој закон е родово слеп. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.
Закон за сигурност за железничкиот систем (Службен весник 09/2012)	Овој закон го регулира начинот и условите за обезбедување на безбедноста во железничкиот систем кој вклучува безбедносни барања за системот како целина, вклучувајќи управување со безбедноста со инфраструктурата и сообраќајните операции, како и соработката помеѓу железничкиот превозник и управувањето на инфраструктурата. Законот е родово слеп. Овој закон обезбедува можности за вклучување на родовите перспективи.
Бизнис план 2022 Македонски Железнички превоз	Не постои буџетска распределба и родови мерки за вработените жени и/или жените како корисници на планот.
Закон за градење, (консолидиран текст достапен на: mioa.gov.mk, Службен весник 130/09 на mtc.gov.mk)	Нормите кои влијаат на родовата еднаквост се поставени. Тие се по детално наведени во соодветните правилници. Член 11 обезбедува дека изградбата и реконструкцијата на тротоарите/јавните површини/пешачките области мора да се прилагодат на потребите на лицата со попреченост, посебно за лицата со оштетен вид.
Правилник за технички елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и објекти на патот. Службен Весник 110/ 03.09.2009.	Правилникот ги одредува нормите и ги дефинира дизајните за изградба и реконструкција на патиштата. Законот ги дефинира автобуските станици, зоните за одмор и услуги, помошта и информациите на учесниците во сообраќајот од гледна точка на изградбата. Не се објаснува конкретно дизајнот на автобуските станици. Правилникот е родово слеп

Закон за заштита на животната средина и правилници за процедури за процена на влијанија на животната средина	Овој закон ги вклучува принципите на Оцена на Влијанија на Животна Средина(ОВЖС)/Стратешка Оцена на Влијанија на Животна Средина (СОВЖС) утврдени во 2006 година. Бидејќи постои нова Директива 2014/52/ЕУ на ЕУ за поедноставување на процесот, правната структура на ОВЖС бара ажурирање. Проценката на родовото влијание не е поставена како посебен дел од процесот на ОВЖС и СОВЖС. Сепак, ОВЖС вклучува проценка на општественото влијание која се справува со влијанието на градилиштето на соодветните населби долж градежните места на патиштата и автопатите, вклучувајќи ги и потенцијалните влијанија врз безбедноста на жените долж градилиштето.
Закон за определување на јавен интерес и номинирање на стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на коридорот 8 Тетово - Гостивар Букојачани и проектот за автопатот Требеништа Струга Ќафасан и Коридорот 10 Прилеп - Битола во Република СеверnaМакедонија	Законот ја одредува стратешката национална важност на коридорите 8 и 10. Законот ги одредил конзорциумите Bechtel и Enka JV да го реализираат проектот и ја овластил Владата да го води процесот на договарање за изградба. Законот им овозможува на конзорциумите да имплементираат "уникатен процес на изградба, планирање и спроведување" Ова е посебен третман на конструкторот без одредување на тоа како единствениот процес ќе биде имплементиран во однос на спроведувањето на релевантните постоечки закони. Досега нема конкретна имплементација на СОВЖС за изградба на патиштата[36]. Ова укажува на тоа дека не постои проценка на општественото влијание која би ги интегрирала потенцијалните влијанија врз безбедноста на жените за време на фазата на изградба на коридорите.
Закон за железничкиот систем	Законот поставува општи прописи за функционирање и организација на железничкиот систем. Не постојат специфични области кои би можеле да влијаат на родовата еднаквост. Законот не вклучува родово неутрални термини. Тоа е родово слеп закон.
Национална Транспортна Стратегија 2018-2030	Таа претставува национални напори за усогласување со TEN-T мрежата на ЕУ, почитувајќи го правото на универзална мобилност во согласност со правилата и прописите на ЕУ. Во однос на правната рамка постои фрагментиран пристап, бидејќи во законот не постои правен акт кој ќе ги носи стратешките цели на националната стратегија. Само неколку закони го организираат спречувањето на емисиите на GHG од возилата во сите видови на транспорт. Стратегијата е родово неутрална, но имајќи ги предвид родовите улоги во транспортниот сектор, стратегијата треба да се ревидира и да се направи Родова Проценка. Визијата на стратегијата вклучува млади, постари и лица со попреченост.
Годишна Програма за конструкција реконструкција рехабилитација одржување и заштита на јавните патишта за 2024	Програмата е родово слепа во деловите каде треба да е родово одговорна како што се деловите за инвестиции во вработените и потребите на вработените.

Табела 8: Правна рамка и родови аспекти на истата

Транспортните регулативи се претежно родово слепи. Важноста на законот за градежништво во транспортниот сектор е од клучно значење кога станува збор за регулатива поврзана со изградба и реконструкција на патишта. Законот за градежништво посебно ги зема во предвид: потребите на лицата со попреченост, безбедноста во градбите и зградите, пропишува збир на правила кои ја дефинираат структурата на јавниот простор, вклучувајќи ги и патиштата. Покрај тоа, правилниците поврзани со законот за изградба даваат опис на критериумите за следење на спроведувањето на специфични градежни правила. Во правилникот за автобуските станици и правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција на патишта и објекти на патиштата недостасува објаснување за пропишаните дизајни, што исто така влијае и на работата на архитектонските дизајнерски компании, кои не ја земаат предвид родово одговорната изградба. Недостатокот на родова свест, дури и меѓу компаниите за архитектонски дизајн е видлив во реализираните градежни решенија на терен.

Можно е да се забележи дека законот за градежништво вклучува некои прогресивни елементи како што се разгледувањето на потребите на лицата со попреченост, здравјето и безбедноста и други аспекти во врска со универзалните дизајни. Покрај тоа, постојат некои интересни иницијативи како што е Нацртот на стратешкиот план на Министерството за транспорт и комуникации 2022-2024 кој за прв пат го разгледува родовото буџетирање. Сепак, овој план не укажува како ќе се имплементира ова родово буџетирање (освен делот за интервенции во социјалното домување).

Покрај овие иницијативи, беше можно да се забележи дека повеќето инструменти се родово слепи, а и оние кои го земаат предвид родот, имаат бинарен пристап кон него.

Важно е да се спомене предлогот на Законот за климатска акција, кој го предвидува механизмот за финансирање на емисиите на GHG и користењето на средствата. Средствата треба да бидат дел од буџетот на Министерството за Животна Средина и Просторно Планирање кој ќе го надгледува спроведувањето на законот. Распределбата на средствата ќе биде преку годишната програма за финансирање на активностите за климатски акции, која е предложена од страна на министерот според активностите во документите за планирање. Активностите кои можат да се спроведат се: декарбонизација на економските оператори и намалување на емисиите по единица производ, енергетска ефикасност, зелена транзиција, одржливо производство и енергетска трансформација, зајакнување на социјалната кохезија и поддршка на регионите во нивната транзиција, поддршка за ранливи и сиромашни корисници, производство на залихи на емисии на GHG, производство на извештаи за политичкиот систем, мерки и проекции, реализација на активности за инвестиции поврзани со климата, активности за образование за климатските промени, градење на јавна свест, родови аспекти на климатските промени, младите и ранливите групи.

2.4 ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ТРАНСПОРТ

Во Македонија, повеќе акционери имаат одговорност за организација на транспортниот и климатскиот сектор.

Собранието на Република Македонија е домаќин на **Комисијата за транспорт, дигитална трансформација, животна средина и просторно планирање** која ги надгледува патните, железничките, воздушните, поштенските и телекомуникациските системи, вклучувајќи жичарници и радиодифузија. Комисијата исто така ја регулира изградбата на инфраструктурата, урбанистичкото планирање, управувањето со земјиштето и заштитата на животната средина. Ова вклучува напори за борба против загадувањето на земјата, воздухот и водата, обезбедувајќи здрава животна средина. Исто така, ја регулира спречувањето на бучавата, заштитата од штетното зрачење, особено од нуклеарната енергија, и ја поттикнува меѓународната соработка во областа на транспортот, комуникациите, урбаниот развој и еколошките прашања. Кога станува збор за донесување одлуки во Комисијата и застапеноста на жените во телото, може да се забележи дека во Комисијата доминираат мажите. Комисијата е составена од 22 пратеници од кои само 2 се жени и 20 мажи[27]. Претседателот и заменик-претседателот на Комисијата се мажи.

Министерството за транспорт и врски е првенствено одговорно за транспортниот сектор, поставување политики, стратегии и прописи на национално ниво и има надлежност врз патниот сообраќај и патната инфраструктура; железничкиот сообраќај и железничката инфраструктура; воздушен сообраќај и воздухопловна инфраструктура; внатрешна пловидба; телекомуникациска и телекомуникациска инфраструктура; емитување и неговата инфраструктура; поштенски сообраќај и поштенска инфраструктура; други видови на транспорт и инфраструктура која е неопходна за вршење на транспортот; станбени и комунални работи, соодветна инфраструктура, уредување на просторот и управување со градежното земјиште во сопственост на Републиката, итн. Во донесувањето на одлуки во министерството доминираат мажите. Структурата на министерството е составена од министер кој е човек и заменик-министер и секретар, кои исто така се мажи. Секторите се предводени од 2 мажи и 7 жени. И покрај тоа, може да се каже дека министерството има мажи доминирани на врвните позиции и улоги во донесувањето одлуки.

27 Sobranie.mk 12.07.2024

Основната надлежност на **Министерството за животна средина и просторно планирање** е заштита и подобрување на животната средина во земјата. Исто така, министерството е одговорно за собирање информации за попис на емисиите на стаклени гасови и емисиите на загадувачи, како дел од обврските за известување до меѓународните институции (како што се UNFCCC, EEA). Министерството континуирано, во текот на годината, собира и обработува податоци за емисиите во воздухот (на пример, мерења на концентрацијата на загадувачи во воздухот), преку кои се следи состојбата на квалитетот на воздухот. Кога станува збор за донесување одлуки во министерството, Министерството за животна средина и физичко планирање е предводено од маж како министер и жена како заменик-министер. Министерството во својата рамка има 7 институции кои се предводени од 2 жени и 5 мажи. Министерството има 5 државни советници и само 3 од 5 работни места се пополнети. Две се жени, и еден е маж. Истото не важи за раководителите на 9 сектори, каде што за 8 сектори раководителите се жени и има 1 маж на чело на еден од секторите. Генерално, највисоките позиции во министерството се доминирани од мажите, но секторите се предводени од мнозинството жени.

Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП) е одговорно за проектирање, планирање, изградба, одржување и финансирање на јавните државни патишта. Во повеќето случаи, во помалите општини, главните регионални патишта се дел од патната мрежа во градовите и селата. Затоа, тие влијаат на инфраструктурата на локално ниво, вклучувајќи осветлување, тротоари и сигнализација. менаџерската структура на ЈПДП е претежно составена од мажи. Има само една жена во менаџерските структури на претпријатието. Таа е член на одборот на директори. Остатокот од одборот, вклучувајќи го и Надзорниот одбор за контрола на материјалот, како и директорот се мажи[28].

Јавното претпријатие Македонски Железници - Инфраструктура, е одговорно за одржување и развој на железничката инфраструктура. Нивната улога е во изградбата и реконструкцијата на железничката мрежа и објектите на железничката мрежа. Управниот одбор на претпријатието е составен од 3 члена, од кои 2 се жени. Надзорниот одбор исто така е составен од 3 члена, од кои 2 се жени. Директорот е маж и има 2 жени во менаџерскиот тим составен од 6 членови со исклучок на директорот.[29] Телата за донесување одлуки во Јавното претпријатие "Македонски железници" се родово балансирани.

Јавното претпријатие МЖ Транспорт АД Скопје, е одговорно за железничкиот транспорт и работењето на железниците. Менаџментот на претпријатието составен од мажи и нема жени во истиот[30].

Кабинетот на заменик премиерот за економски прашања е одговорен за достигнување на Целите за Одржлив Развој и е национален контакт за Зелениот Климатски Фонд (GCF). Заменик премиерот е маж.

Националниот Комитет за климатски промени е основан од страна на Владата и претставува севкупна политичка платформа која обезбедува високо ниво на поддршка за развој и реализација на активностите поврзани со климатските промени. Комитетот е составен од акционери номинирани од националните институции, академските институции, приватниот сектор, граѓанското општество и координатори за климатски промени назначени во министерствата. Нема достапни информации за родовата структура на комитетот.

28 https://roads.org.mk/en/about-us/management-structure/ 12.07.2024

29 https://mzi.mk/en/management/ Јули 2024

30 https://mzt.mk/%d0%bc%d0%b5%d0%bd%d0%b0%d1%9f%d0%bc%d0%b5%d0%bd%d1%82/ Јули 2024

Техничката група на советот за одржлив развој и другите чинители од Владата и граѓанското општество учествуваат во процесот на креирање на политики во однос на климатските промени. Нема достапни информации за родовата структура на техничката група нити на советот за одржлив развој.

Регулаторна комисија за енергетика, водни услуги и услуги за управување со комунален отпад одлучува за тарифите за енергија и води и третман на отпадни води. Раководена е од маж.

Единиците на локална самоуправа играат клучна улога во спроведувањето на мерките за борба против климатските промени на локално ниво. Стратешкиот план за 2021-2025 година[31] на Заедницата на единици на локална самоуправа го приоретизира извршувањето на Зелената Агенда на локално ниво. Ова ја поставува основата за идното планирање на акции на локално ниво. Покрај тоа, врз основа на законите за заштита на животната средина како што се Законот за животна средина, Законот за квалитет на амбиенталниот воздух, Законот за управување со отпад, единиците на локалната самоуправа имаат бројни одговорности за ефикасно справување со загадувањето.

Локалните самоуправи се одговорни за јавниот превоз, изградбата и одржувањето на мрежата на локални патишта. Покрај тоа, општините се одговорни за работењето и одржувањето на локалниот транспорт, вклучувајќи ги и локалните автобуски станици и автобуските станици.

Обично, локалните самоуправи во поголемите градови основаат јавни претпријатија кои обезбедуваат услуги за јавен автобуски превоз и јавни претпријатија кои ја надгледуваат изградбата и одржувањето на локалната патна мрежа.

Има само 2 жени кои што се избрани градоначалнички од 81 Општина во Македонија. Останатите градоначалници 79 се мажи.

Генерално може да се каже дека чинителите во транспортниот сектор се доминантно мажи и во донесувањето на одлуки и во управувањето. Потребно е поголемо вклучување на жените на раководните функции во телата за донесување на одлуки и управување.

Земјата е активно ангажирана во различни иницијативи предводени од глобални организации и фондови за борба против климатската криза. Во моментов, Македонија е дел од петте проекти надгледувани од страна на Зелениот климатски фонд. Овие проекти ја нагласуваат Програмата за енергетска ефикасност во зградите, Глобалниот под национален климатски фонд, Зелени градови, акумулирајќи вкупно финансирање од 46,2 милиони долари[32]. За секој проект во рамките на оваа иницијатива е задолжителна родова проценка. Оваа проценка има за цел да ги истакне и адресира родово-специфичните проблеми, несовпаѓања и предизвици. Дополнително, задолжително е да се формулираат родовите акциони планови. Овие планови се дизајнирани да ги интегрираат наодите од родовата анализа, осигурувајќи дека и машките и женските перспективи се вклучени во рамката на проектот. Таквата документација поставува цврста основа за вклучување на родовите размислувања во последователните проекти, особено оние кои се однесуваат на транспортот, сектор кој значително влијае врз климатските промени.

ФАО ја поддржа Владата да ја развие и поднесе својата прва Работна програма на GCF за земјата, решавање на клучните приоритети за климатските промени во приоритетните секто-

31 Стретешки план на ЗЕЛС 2021-2015 https://zels.org.mk/Upload/Documents/Strateski%20plan%20-%2030.11.2021_6.pdf

32 зелен Климатски фонд https://www.greenclimate.fund/countries/north-macedonia

ри – енергетиката, транспортот, водните ресурси, земјоделството, отпадот, биодиверзитетот, здравството, шумарството и културното наследство – и пронаоѓање на потенцијалните инвестиции кои би можеле да се претворат во проекти за целосно финансирање на GCF, усогласени со националните приоритети за развој и климата, како и критериумите за инвестиции во Милениумските цели за одржлив развој и GCF[33]

Грантовите на Global Environment Facility (GEF) и поддршката на политиките им помага на земјите во развој да ги адресираат нивните најголеми приоритети за животна средина и да се придржуваат до меѓународните конвенции за животна средина. Во текот на изминатите три децении, GEF обезбедил повеќе од 23 милијарди долари и мобилизирал 129 милијарди долари за кофинансирање за повеќе од 5.000 национални и регионални проекти. GEF PSG е присутна во Македонија од 2005 година. Досега, 153 проекти биле доделени во износ од 2.919.096 американски долари генерирајќи 3.211.351 американски долари во ко-финансирање (во готовина и во натура)[34].

Развојните цели на проектот за Одржлива енергија (GEF) во Северна Македонија има за цел да го развие одржливиот пазар за енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија со поддршка на овозможувачка рамка институционален капацитет и неопходни механизми за финансирање. Слабиот капацитет за имплементација и помал од очекуваниот одговор на пазарот резултираа со бавен напредок кон постигнување на DO. Како признание за клучната улога на јавниот сектор во развојот на пазарот за енергетска ефикасност, се предлага проектот да биде преструктуиран за да обезбеди поддршка за развојот на Владината национална програма за енергетска ефикасност во јавните згради која ќе се имплементира со користење на пазарни механизми и да се стави крај на потрагата по моделот на енергетски сервисни компании (ЕСКО). Реструктуираниот проект ќе продолжи да го поддржува пазарното финансирање на енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија преку посветен објект[35].



33 https://northmacedonia.un.org/en/186311-green-climate-fund-country-programme-and-call-private-sector-climate-action-lay-foundations

34 https://www.thegef.org/projects-operations/country-profiles/north-macedonia

35 https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/564901468270017449/macedonia-sustainable-energy-gef-project-restructuring

2.5 БУЏЕТИРАЊЕ - ШТО БЕШЕ ФИНАНСИРАНО ВО ТРАНСПОРТОТ?

Буџетот за 2023 година предвидува капитални трошоци во износ од 48,9 милијарди MKD (791 милиони евра). Најголем дел од капиталните трошоци се за инфраструктурни проекти, патна и железничка инфраструктура, енергетска инфраструктура, како и канализација и комунална инфраструктура.

Што се однесува до патната инфраструктура, главни проекти се проширување на автопатот Тетово-Гостивар, изградба на новиот автопат Требеништа -Струга - Кјафасан, изградба на делот Гостивар - Букојчани и Прилеп - Битола. Продолжување на изградбата на источниот дел на коридорот 8 и западниот дел. Источниот дел на делот Ранковце - Крива Паланка, како и делот од Крива Паланка до граничниот премин со Бугарија. Што се однесува до западниот дел на коридорот 8, делот Кичево-Букојани и делот Кичево-Охрид. Заемот на ЕБОР е планиран за делот од автопатот од Скопје до Блаце. Вкупен збир на инвестиции за патна инфраструктура - Владина програма 2М- Инвестиции во патна инфраструктура 15.000 милиони MKD (244 милиони евра).

Инвестирање во железничката инфраструктура е планирано како завршување на железничкиот коридор 10, како и реконструкција на источниот дел од коридорот 8 Куманово - Бељаковце - Крива Паланка. Вкупниот капацитет е во износ од 2.834 милиони MKD (46 милиони евра)

Климатски Промени

Иако не постои буџетска програма или средства за климатските промени, следниве пресметки се направени со собирање на неколку буџетски позиции и програми.

1. **Улогата на Владата за заштита на животна средина 2.445 милиони МКД (39.6 милиони Евра)**

Поделена Како:

a) Заштита на животна средина 1.341 милиони МКД (21.84 милиони Евра)

b) Управување со отпад 240 милиони МКД (3.9 милиони Евра)

c) Управување со отпадни води 100 милиони МКД (1.63 милиони Евра)

d) Намалување на загадувањето 765 милиони МКД (12.44 милиони Евра)

2. **Во Министерството за Животна Средина има две програми: 1. Заштита на животна средина и 2. Унапредување на животна средина**

Првата програма Заштита на животна средина е во вкупен износ од 1.333 милиони МКД (21.67 милиони Евра) и има 6 под програми:

a) Управување со отпадни води и заштита на водите - 329 милиони МКД (5.35 милиони Евра)

a) Квалитет на воздухот – 52 милиони МКД (846 k EUR)

b) Третман на отпадни води – 717 милиони МКД (11.7 милиони Евра)

a) Третман на цврст отпад – 188 милиони МКД (3.05 милиони Евра)

c) Дојранско Езеро – 7 милиони МКД (650 k EUR)

d) Третман на отпад и пречистителни станици во Охрид и Струга 40 милиони МКД

Втората Програма, Унапредување на животната средина во вкупен износ од 380 милиони MKD (6.18 милиони Евра)

3. **Министерство за транспорт врски, Проект за водоснабдување и одвод на отпадни води – 349 милиони МКД (5.7 милиони Евра)**

4. **Владина програма за Унапредување на животната средина - под програма за зелен развој 100 милиони МКД (1.6 милиони Евра)**

Вкупната сума за климатски промени како функција е во претходните буџетски позиции е приближно 4.6 билиони MKD (75 милиони Евра).

Буџети на институциите

Министерството за транспорт и врски во својот буџет за 2024 година во линијата за инвестиции во патната инфраструктура предвидуваат само 15.100.000.000 МКД за сообраќај и инфраструктура, капитални субвенции за бизнис и невладини организации за реализација на проектите според Законот за заклучување на јавниот интерес и номинирање на партнер за стратешки партнер и спроведување на Проектот за изградба на инфраструктурен коридор 8 (делница Тетово – Гостивар – Букојчани и проектот за автопатот Требеништа - Струга - Кјафасан) и коридор 10Д (дел од автопатот Прилеп - Битола[36]. Буџетот на министерството е само претставен и нема наратив за тоа како бил развиен, дали имало консултации направени со неговите корисници, итн. Годишниот извештај за напредокот на еднаквите можности на мажите и жените ЗА 2024 не е достапен онлајн, и нема родови иницијативи за буџетот од Министерството за транспорт пријавени во Годишен извештај за преземените активности и постигнатиот напредок во воспоставувањето еднакви можности на жените и мажите во Република Северна Македонија во 2022 година

Не постојат достапни извештаи за родово одговорно буџетирање онлајн за Министерството за животна средина и просторно планирање, но Годишниот извештај за преземените активности и постигнатиот напредок во воспоставувањето еднакви можности на жените и мажите во Република Северна Македонија во 2022 година на Министерството за Труд и Социјална Политика ги вклучува иницијативите за родово буџетирање од Министерството за животна средина. Алоцираниот буџет од Министерството за животна средина и просторно планирање беше 98.000.000 МКД. Меѓу програмите и проектите поврзани со системите за одводнување, квалитетот на воздухот, биодиверзитетот, јавната свест и образованието, заштитата на природата, исто така е предвидена распределбата на буџетот за финансирање на овие проекти. Објавено е дека 29 од 84 проекти биле со одредени критериуми за родово чувствителни карактеристики. Буџетот на Министерството за животна средина и просторно планирање не е достапен на интернет. Истото важи и за финансиските извештаи.

Постојат информации за вкупниот износ на средства собрани од страна на МОЕРР од давачките платени од страна на правни и физички лица за загадување на животната средина, посебно за употреба на возила[37], во периодот од 17 април 2022 до 2024 година. Собрани средства - Министерството потврди дека трошоците собрани од данокот за загадување на возилата систематски се следат, и тие се претставени во табелата подолу:

Година	Средства
2022	249.171.335,00 МКД
2023	330.395.176,00 МКД
2024 до 26.12.2024	330.190.216,00 МКД

36 https://roads.org.mk/wp-content/uploads/2024/01/%D0%93%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%88%D0%BD%D0%B0-%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B0-%D0%B7%D0%B0-2024-%D0%BD%D0%B0-%D0%88%D0%9F%D0%94%D0%9F.pdf

37 This relates to the recent changes in the Law on the Environment, which introduced an increase in the tax for car registration. Questions from Members of parliament to the Minister for Environment and Physical planning on 26th of December 2024

Средствата се дистрибуираат во различни програми на Министерството за труд и социјална политика, вклучувајќи ги и програмите кои се пријавени во Годишниот извештај за преземените активности и постигнатиот напредок во воспоставувањето на еднакви можности на мажите и жените во Република Македонија во 2022 година на Министерството за труд и социјална политика.

Јавното Претпријатие за Државни Патишта (ЈПДП) не го поднесе својот годишен извештај до Министерството за транспорт во 2022 година[38] . Нема достапен извештај на интернет. Буџетот на ЈПДП не е достапен на интернет. Достапниот финансиски извештај за 2023 година на PESR е родово неутрален.

Јавното Претпријатие Македонски железници - Инфраструктура не го поднесе својот годишен извештај за напредокот на ситуацијата на еднакви можности на мажите и жените за 2022 година. Буџетот на јавното претпријатие "Македонски железници - Инфраструктура" не е објавен на интернет. Постојат само годишни финансиски извештаи. Извештајот за 2023 година е родово неутрален[39].

Јавното Претпријатие МЖ Транспорт АД Скопје не го поднесе годишниот извештај за напредокот на ситуацијата за еднакви можности помеѓу мажите и жените во 2022 година. На веб-страницата има само краток преглед на буџетот за 2018 година. Не постојат јавно достапни податоци во врска со нивниот тековен буџет и нема достапни извештаи.

Град Скопје годишно го изготвува извештајот за напредокот на состојбата со еднаквите можности на жените и мажите. Последниот извештај се состои од информации во врска со стратегијата за родова еднаквост, акциони планови и програми за родова еднаквост. Годишниот Извештај на Град Скопје за напредокот на состојбата со еднаквите можности на жените и мажите, известува дека создадените стратегии и програми за социјална, детска и здравствена заштита, култура, локален економски развој, одаточување на заштитата на животната средина, урбаниот развој и планирање се родово интегрирани. Програмите ги вклучуваат интересите на мажите и жените, момчињата и девојчињата и лица со попреченост. Процесот на родово одговорно буџетирање е спроведен.

Јавното Сообраќајно Претпријатие ЈСП Скопје не поднело годишен извештај за состојбата со еднаквите можности на жените и мажите за 2022[40]. Во објавениот финансиски извештај за 2023[41] постојат родово поделени податоци за вработените во компанијата. Освен таа информација не е видливо дали бил изготвен извештајот за да се увиди дали буџетот бил подготвен на родово одговорен начин или не.

Јавното претпријатие Улици и Патишта Скопје не го објавил буџетот и финансиските извештаи. Нема информации кои се достапни за спроведување на родово одговорно буџетирање во претпријатието.

38 ANNEX 1 The list of the institutions which have submitted the reports Годишен извештај на ЕМ на жените и мажите во 2022.pdf (mtsp.gov.mk)

39 Годишен финансиски извештај за 2023 година – МЖИ (mzi.mk)

40 Годишен извештај на ЕМ на жените и мажите во 2022.pdf (mtsp.gov.mk)

41 http://www.jsp.com.mk/Upload/dokumenti/%D0%93%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%88%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%BA%D0%B0%20%D0%B7%D0%B0%202023_.pdf

Долгорочни инвестиции

Долгорочните инвестиции во транспортниот сектор се составен дел од усвоената **Национална транспортна стратегија 2018-2030**. Стратегијата ги дефинира целите кои се одразуваат на промените во правната рамка, подобрување на мобилноста, инфраструктурни инвестиции, зелен транспорт, усогласување на националните транспортни регулативи со правото на ЕУ. Главната цел на Националната стратегија за транспорт е да се развие хармонизиран транспортен сектор кој е меѓународно компатибилен и интегриран во системот TEN-T кој го стимулира економскиот и социјалниот развој на земјата, ја зачувува животната средина и ги обезбедува потребите на идните генерации.

Н	Генерали цели (ГЦ)	Цели
ГЦ1	**Да се зајакне ЕУ интеграцијата и да се промовира регионалната соработка** *Меѓународна димензија на сите транспортни модалитети*	**Комплетирање на SEETO Core и Сеопфатната Патна и Железничка мрежа која минува низ земјата** (*дефинирана како TEN-T Сеопфатна мрежа во Југоисточна Европа SEETO/TeTC*)
ГЦ2	**Да се придонесе за подобрувањето на економската стабилност на национално ниво** *Национална димензија за сите транспортни модалитети и урбаниот транспорт*	**Подобрување на рангирањето на земјата во индексот за перформанси во Логистиката на Светска Банка (во 2018 МК била рангирана како 81 од 160)**
ГЦ3	**Да се воведе зелената мобилност и логистика фокусирана на перформансите за животната средина на транспортниот сектор** Сите транспортни модалитети и урбаниот транспорт	Да се намалат емисиите од транспортот за 5% во 2025 и 7% во 2030
ГЦ4	**Воспоставување на сигурен и безбеден транспортен систем** *За сите транспортни модалитети и урбаниот транспорт*	Да се намали смртноста на патиштата за 50% до 2030

Табела 9: Генерални цели на Националната Транспортна Стратегија

Планираните инвестиции во транспортниот сектор се проценети во Националната Транспортна стратегија и чини 3703,48 милиони евра од 2018 до 2030.

Оваа проценка е направена според подготвениот национален стратешки план за активности и финансискиот план за секоја активност. Повеќето од цените се пресметуваат според единечните цени на активностите или се однесуваат на проценките на трошоците во проектите за транспортна инфраструктура врз основа на пресметките на финансискиот план за краткорочен, среднорочен и долгорочен период, како што следи[42]:

42 http://www.mtc.gov.mk/media/files/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BB%D0%BE%D0%B3_%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%B0_%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%98%D0%B0_2018-2030.pdf
http://mtc.gov.mk/media/files/2019/NTS-final%20EN.pdf

Период	Години	Вкупно во милиони евра	Милиони евра годишно
Краткорочно	2018 – 2020	629, 28	209,8
Среднорочно	2021 – 2025	1653,70	330,7
Долгорочно	2026 – 2030	1420,50	284,1

Постои недостаток на информации за развојот на стратегијата во однос на интегрирањето на родот за време на нејзиното креирање. Буџетот на Министерството за транспорт и комуникации е претставен без објаснување за тоа како бил развиен, ниту пак има информации за корисниците по род, или консултации направени со своите корисници како бил развиен итн. Буџетите на ЈПДП не се достапни онлајн.





ПОГЛАВЈЕ III

Родови модели и родова димензија на транспортните навики

GBWN спроведе национално истражување со цел да добие повеќе релевантни податоци во врска со различни фактори кои влијаат на транспортот. Истражувањето беше спроведено со 1100 луѓе во Македонија. Одговорите се распределени на 50,7% жени испитаници и 49,3% мажи испитаници. Географската распределба на испитаниците е таква што 29,7% испитаници доаѓаат од руралните и 70,3% доаѓаат од урбаните средини.

3.1. РОДОВИ МОДЕЛИ ВО ТРАНСПОРТОТ ВО МАКЕДОНИЈА

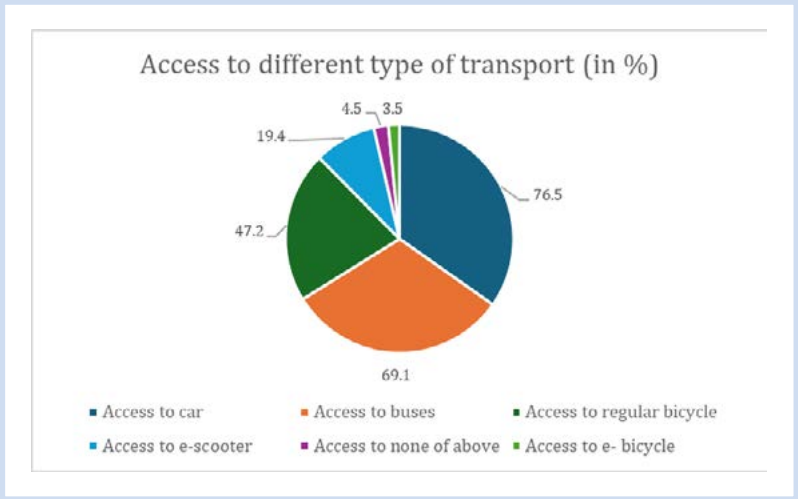
Сопственост и достапност на транспортните средства

Мажите поседуваат повеќе автомобили и велосипеди од жените. Од 65,3% од испитаниците кои се изјасниле дека поседуваат автомобил, 59,2% се сопственици на автомобили се мажи, во споредба со 40,8% жени. Луѓето во урбаните средини поседуваат повеќе автомобили отколку луѓето во руралните области.

Мажите исто така доминираат во сопственоста на велосипеди. 38,7% од учесниците во истражувањето се изјасниле дека поседуваат велосипеди. Од оние кои се изјасниле дека поседуваат велосипед, 35,9% се жени и 64,1% се мажи.

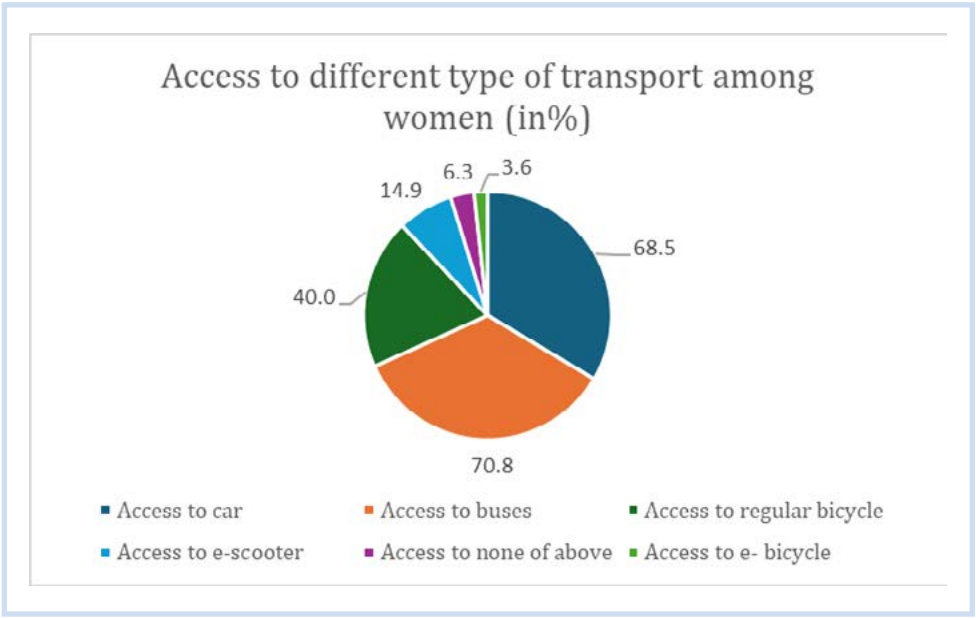
79,5% од испитаниците кои се изјасниле дека не поседуваат автомобил и велосипед се жени а 20,5% се мажи.

И мажите и жените ги декларираат автомобилите (76,5%) и автобусите како најдостапни видови на превоз. Помалку достапни се електричните велосипеди (3,5%). Има 4,5% од луѓето кои немаат пристап до ниту еден од видовите на транспорт.



Слика 5: Во случај да сакате да го користите, дали имате пристап до (Кумулативни податоци и за мажи и за жени)

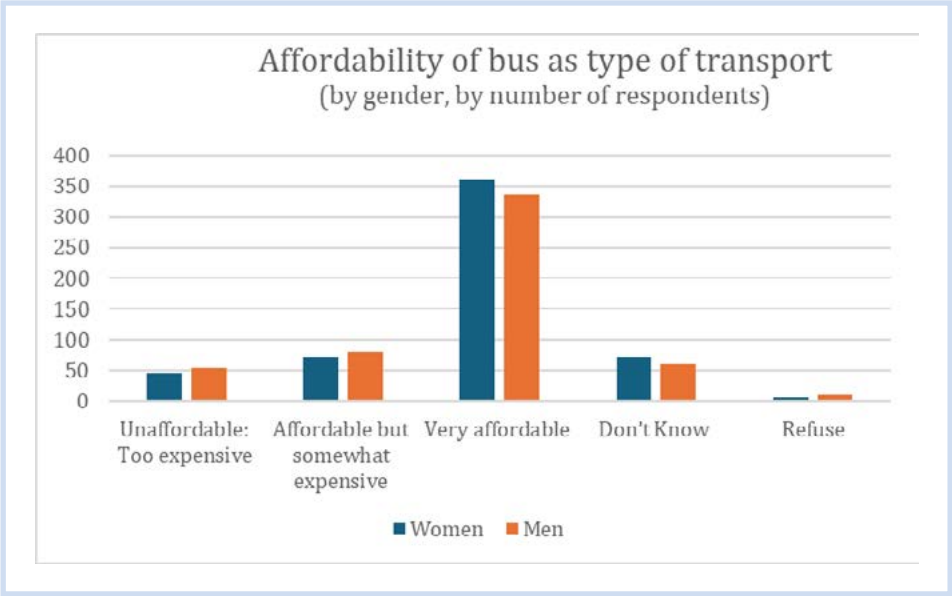
Мажите изјавиле дека имаат поголем пристап до автомобили (54,63%) и велосипеди (57,03%). Од 50 испитаници кои се изјасниле дека немаат пристап до ниту еден од наведените видови на транспорт, 20% се жени, а 30% се мажи. Жените првенствено избираат автобуси 70,8%, автомобили 68,5% и велосипеди како најдостапни видови на превоз.



Слика 6: Во случај да сакате да користите дали имате пристап до (одговори од жени)

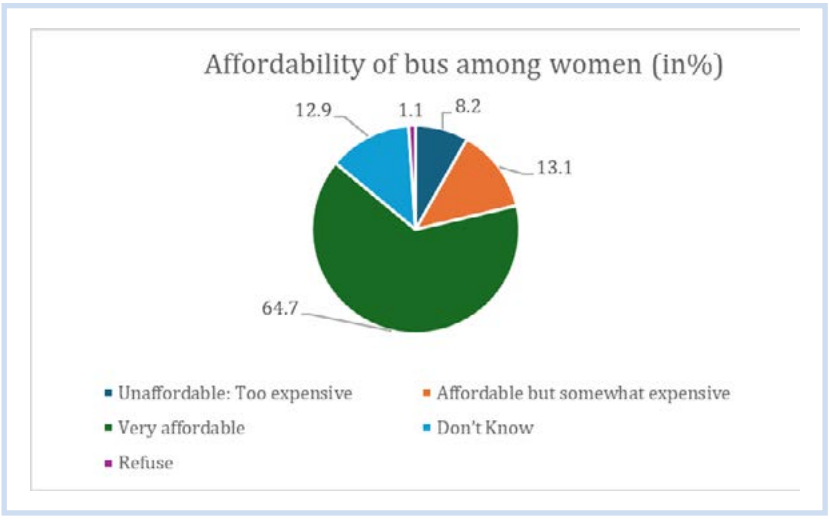
Достапност на транспортот

Кога станува збор за достапноста на различни видови на транспорт, жените сметаат дека поевтините типови на транспорт се подостапни, што не е случај со мажите. Мажите за подостапни ги сметаат поскапите транспортни типови како што се автомобилите, такси службите и електричните скутери.



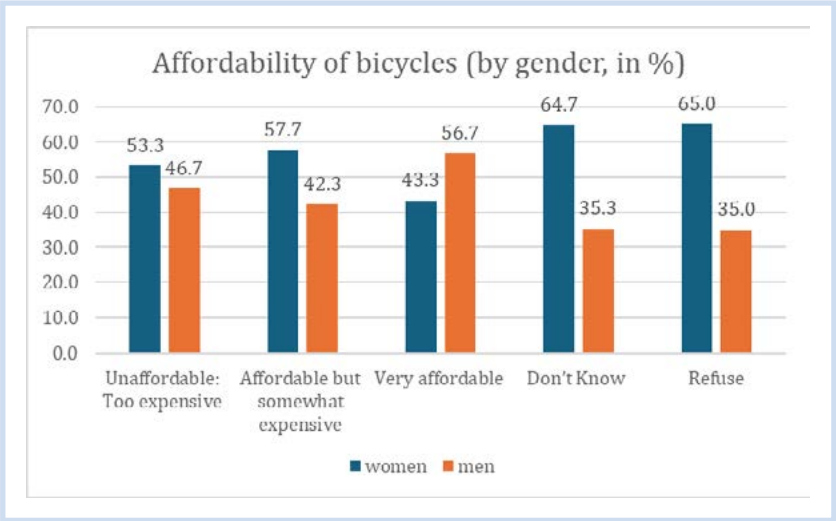
Слика 7: Достапност на автобусите како транспортно средство по пол и број на испитаници

Жените споредено со мажите сметаат дека автобусите се подостапни средства за превоз. Одговорите покажуваат дека жените се почести корисници на автобусите од мажите.



Слика 8: Колку достапен е овој тип на транспорт за вас?- Автобус (одговори од жени)

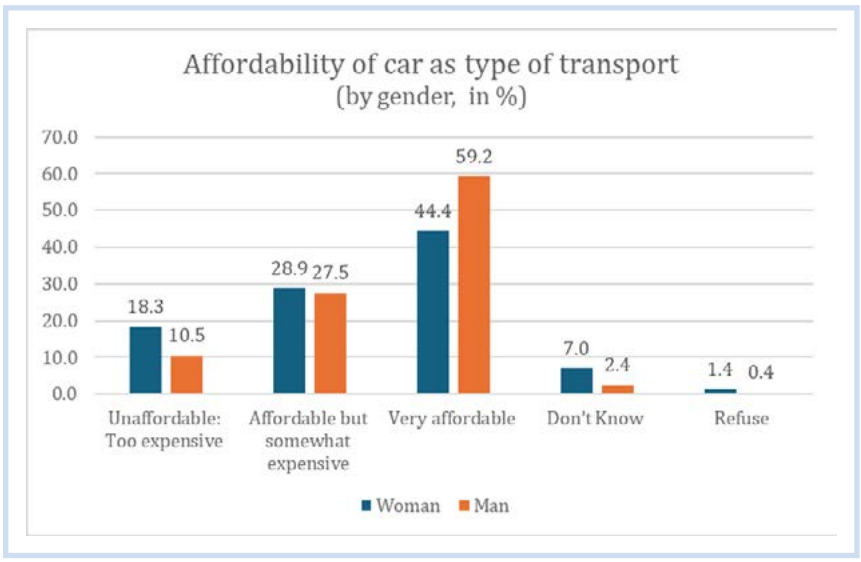
И мажите и жените (52,1%) заедно сметаат дека велосипедите се достапен тип на превоз. Но, кога ќе се спореди по пол жените сметаат дека и велосипедите и скејтбордите се понедостапни и прескапи или достапни ама поскапи од колку што сметаат мажите.



Слика 9: Колку достапни се овие типови на транспорт за вас? - Велосипеди/ скејтборди (по пол)

Мажите (40,6%) и жените(46,4%) сметаат дека таксито е скап тип на транспорт.

Мажите (59,2%) сметаат дека автомобилите се подостапни од жените кои сметат дека се до негде скапи (28,9%%) или недостапни и прескапи (18,3%) типови на транспорт.



Слика 10: Колку достапен е овој тип на превоз за вас? - Автомобил (по пол)

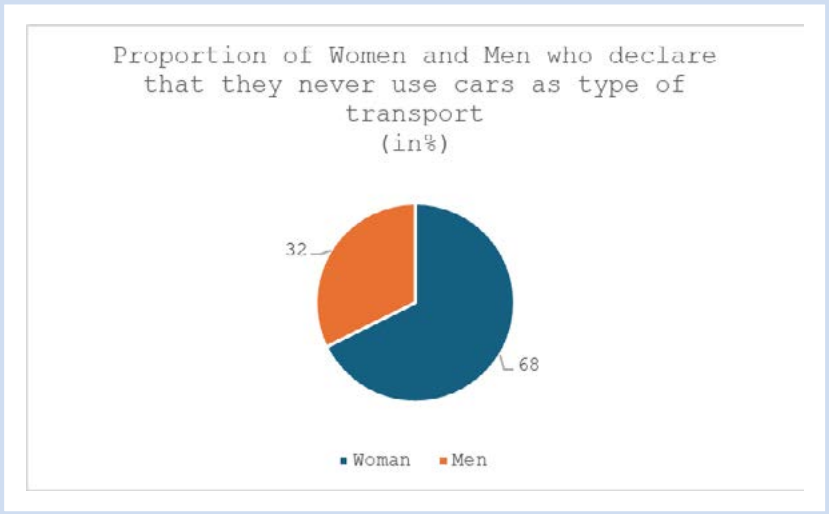
Фреквенција за користење на транспортни средства

Користењето на различни типови на транспорт се разликува меѓу мажите и жените. 15% од испитаниците во Македонија користат автобуси на дневна основа. Од овие испитаници 65% се жени а 35% се мажи.

И жените и мажите (49,4%) имаат тенденција да одат секојдневно. Повеќето жени (53,2%) и повеќе мажи (45,5%) пешачат секој ден.

Користењето на велосипеди и скејтборди меѓу жените е ниско. 53,9% од жените тврдат дека никогаш не користат велосипед и скејтборд споредбено со 2,7 % кои користат секој ден. Кога станува збор за мажите 5,5 % користат велосипеди секој ден а 33,9% не користат никогаш велосипеди и скејтборди. Генерално 44.1% of од луѓето никогаш не користат велосипеди и скејтборди. Од нив 62% се жени а 37,9 % се мажи.

40,7% од испитаниците кои ги вклучува и мажите и жените користат автомобили секој ден. Од тие кои велат дека користат автомобил секој ден 66,3% се мажи. Делот на жени кои тврдат дека ретко или никогаш не користат автомобили е дупло поголем од оној на мажите.

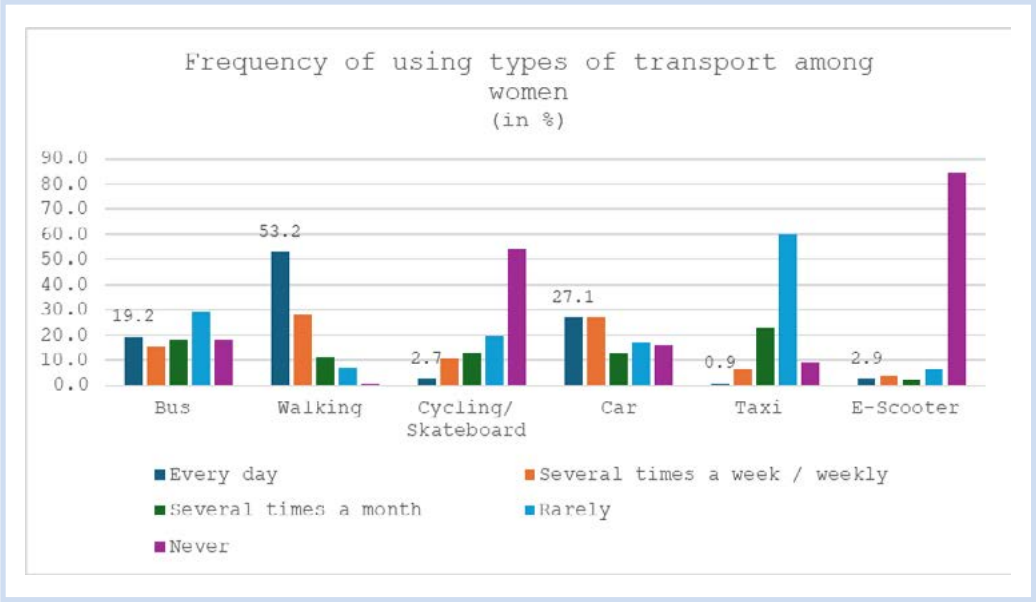


Слика 11: Колку често користите ваков тип на превоз? - Автомобил (опција за избор никогаш)

Таксито е ретко користен тип на превоз. 62% од испитаниците на анкетата тврдат дека ретко користат такси како начин на превоз. Пропорциите за фреквенцијата на користење на такси е еднаква и кај мажите и кај жените.

Електричниот скутер е најмалку користено средство за превоз и меѓу жените и меѓу мажите. Сепак пропорцијата на користење на електричен скутер дневно и неколку пати во неделата укажува дека дупло повеќе мажи користат електричен скутер од жените.

Жените најчесто пешачат. Второто најкористено средство за превоз помеѓу жените е автомобилот и третото е автобус. Најмалку користен тип на транспорт за жените е таксито, па велосипедот и електричниот скутер.



Слика 12: Фреквенција на користење на различни типови на транспорт помеѓу жените во %

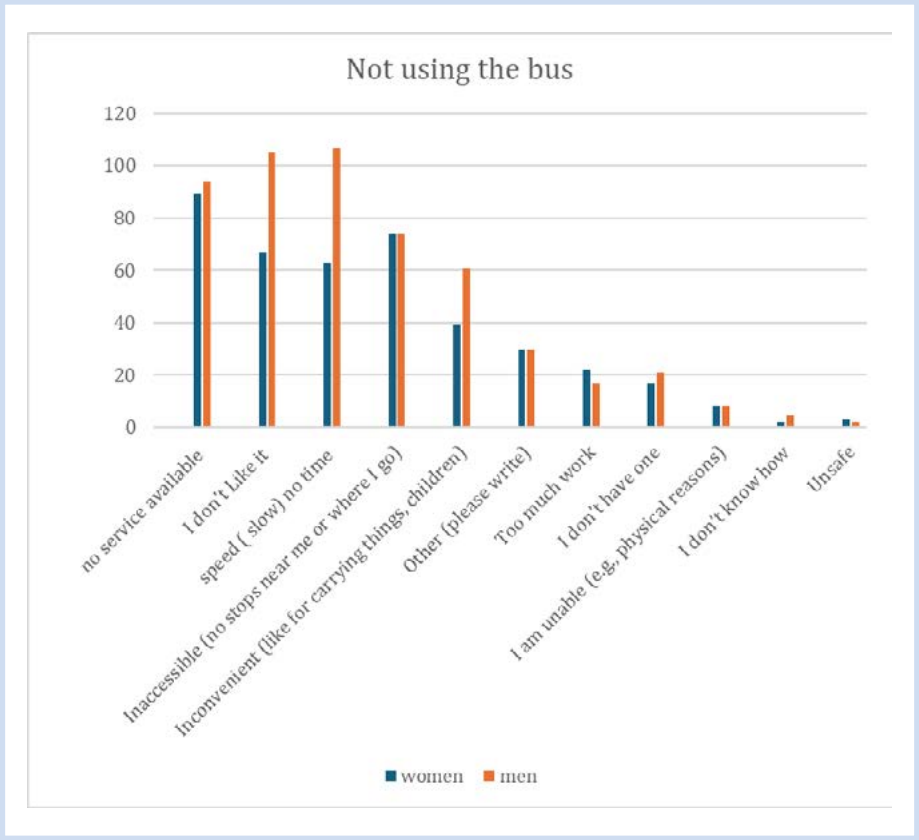
Причини зошто не се користат транспортните средства

АВТОБУСИ

Најмногу одговори за некористење на автобусите како тип на транспорт помеѓу испитаниците е бидејќи услугата не е достапна. Ова се однесува на 31% од испитаниците кои се и жени и мажи.

Мажите споредбено со жените не го сакаат автобускиот превоз и го сметаат за спор и несоодветен. Одговорите помеѓу жените индицираат дека тие го сметаат автобускиот превоз за непристапен, не посакуван или спор.

Повеќето луѓе од руралните средини не ги користат автобусите бидејќи сервисот им е недостапен или непристапен (нема автобуски постојки до нив или до таму каде што одат). Овој факт ја рефлектира состојбата со недостапност на автобуси во руралните средини и зависноста на жените од такси или други видови на транспорт.



Слика 13: Кои се причините зошто не користите автобус?

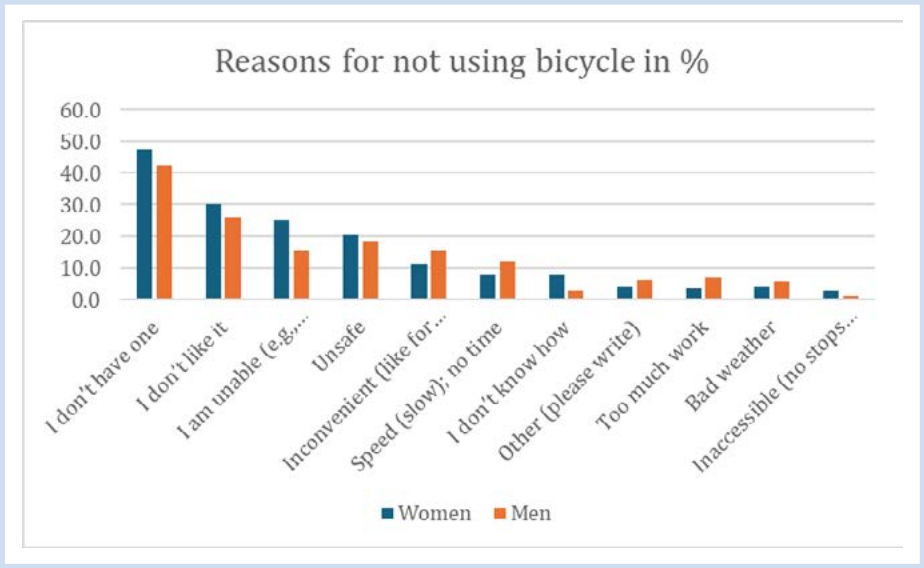
Од друга страна, мнозинството на урбаните испитаници не користат автобуси бидејќи не им се допаѓаат или бидејќи се пребавни.

ПЕШАЧЕЊЕ

Низок е бројот на оние кои одговориле на прашањето зошто пешачењето не се користи како начин за превоз. Помеѓу тие што одговориле мнозинството не пешачи затоа што не се во можност (27,3%), или бидејќи не сакаат. Мнозинството од жените кои одговориле дека не пешачат, не го прават тоа бидејќи не се во можност или од други причини. Мажите пак не пешачат затоа што не им се допаѓа или го сметаат пешачењето за пребавно.

ВЕЛОСИПЕДИЗАМ

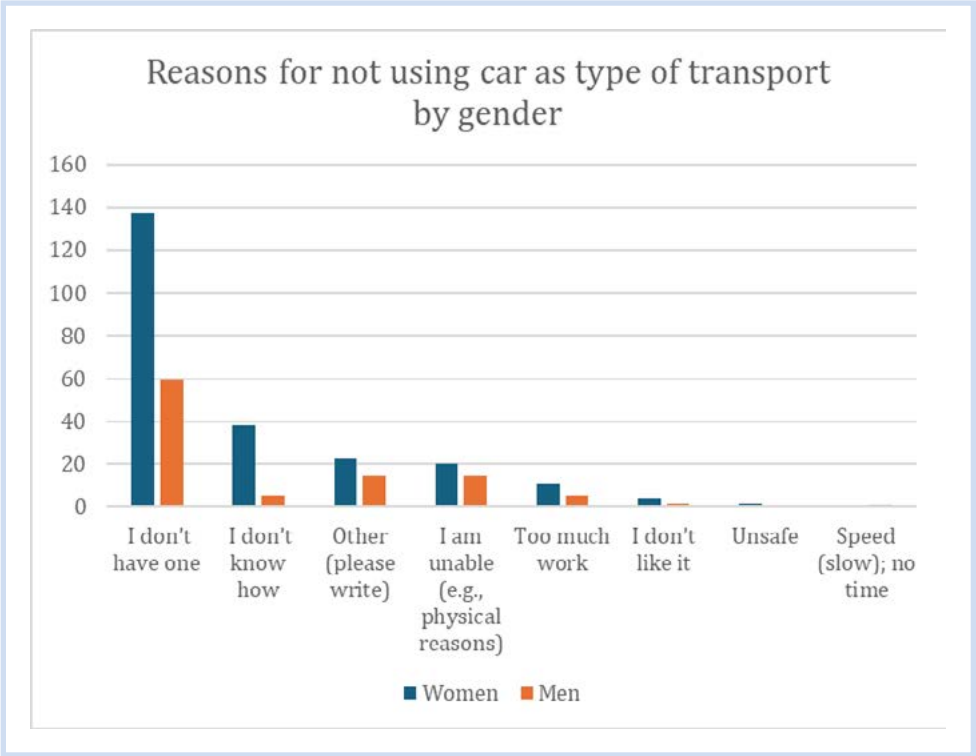
Четирите главни причини зошто испитаниците не возат велосипед или скејтборд е дека тие немаат велосипед или скејтборд, не им се допаѓа, не се во можност или не се безбедни. Истите одговори се избрани и од жените и мажите, урбаните и руралните испитаници.



Слика 14: Од кои причини не го користите велосипедот (по пол, во %)

АВТОМОБИЛИ

Автомобилот не се користи како вид на превоз меѓу мажите и жените поради следниве причини: луѓето го немаат, луѓето не знаат како да го користат, од други причини, или не се во можност да го користат од физички причини. Употребата на автомобил меѓу жените не е пракса бидејќи мнозинството жени немаат автомобил (74,5%) или не знаат како да го користат (20,7%). Исто и мажите кои тврдат дека не користат автомобил е бидејќи не поседуваат автомобил (64,8%) но процентот на оние кои не знаат како да го користат е значително помал (5,5%) од оној кај жените.



Слика 24: Поради кои причини не користите автомобил? (по пол, нумерички)

ЕЛЕКТРИЧНИ СКУТЕРИ

Пет најважни причини зошто електричните скутери не се користат е дека: испитаниците не ги поседуваат, не се чувствуваат сигурно, не им се допаѓа, или не знаат како да ги користат. Жените не ги користат електричните скутери од истите причини. Ситуацијата со мажите се разликува бидејќи тие се изјасниле дека не ги користат бидејќи не се погодни.

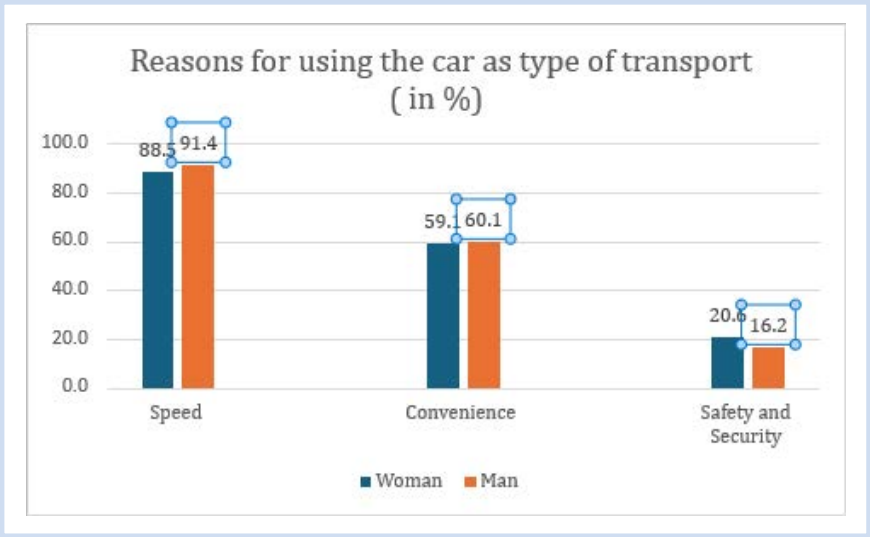
Причини за избор на типови на транспорт

Фактори на влијание за зголемената употреба на **автобусите** се удобноста и подобрите врски. На прашањето "Што би ви направило за да биде поголема веројатност да го користите автобусот почесто?" 46% од испитаниците одговориле дека ќе користат автобуски превоз ако е попогоден. Исто пропорционално е за мажите (43%) и жените (50.4%). Повеќе мажи изјавиле дека не користат автобус (27,5%) во споредба со жените кои изјавиле дека не користат автобус (16,3%).За жените многу е важно да ги користат автобусите ако автобуските карти се поевтини (26,9%). Жените испитанички (43,9%) користат автобус повеќе од мажите (35,3%) за да пристапат до здравствени и социјални услуги.

Пешачењето не е приоритет помеѓу испитаниците. Само 100 испитаници одговориле на прашањето „Што би ве мотивирало повеќе да пешачите?" Жените не ги одредиле точно факторите кои би направиле да пешачат повеќе (32,6% од жените одговориле дека постојат други фактори кои би направиле тие да пешачат повеќе) ако другите предуслови се исполнети. Испитаниците од руралните области пешачат повеќе од урбаните и се чувствуваат посигурно додека пешачат. Здравјето, погодноста и пониските трошоци се главните фактори за пешачење меѓу мажите и жените.

Здравјето и пониските трошоци се главните причини зошто испитаниците на истражувањето возат **велосипед**. Урбаните испитаници повеќе користат велосипеди од здравствени причини отколку руралните испитаници. Жените не возат велосипеди колку мажите, и не наведуваат кои се факторите за подобрување на условите кои би направиле да возат велосипеди почесто. Сепак , побезбедни и подобри велосипедски патеки и улици се вториот фактор што би придонел испитаниците да возат велосипед почесто (35% од мажите и 26% од жените испитаници го избрале овој фактор како еден важен фактор што би направил да се возат велосипеди почесто).

Брзината, погодноста, безбедноста и сигурноста се најважните причини зошто и мажите и жените ги користат **автомобилите**.



Слика 25: Кои се најважни причини за користење на автомобилот како тип на превоз (според пол во %)

Бројот на жени и урбани испитаници е поголем од бројот на мажи и рурални испитаници поврзани со прашањето за користење на **такси** како начин на превоз. Ова индицира дека таксито е користено повеќе од жени и урбани испитаници отколку од мажи и испитаници од рурални средини. Брзината и погодноста се главните причини зошто таксито се користи и од мажите и од жените.

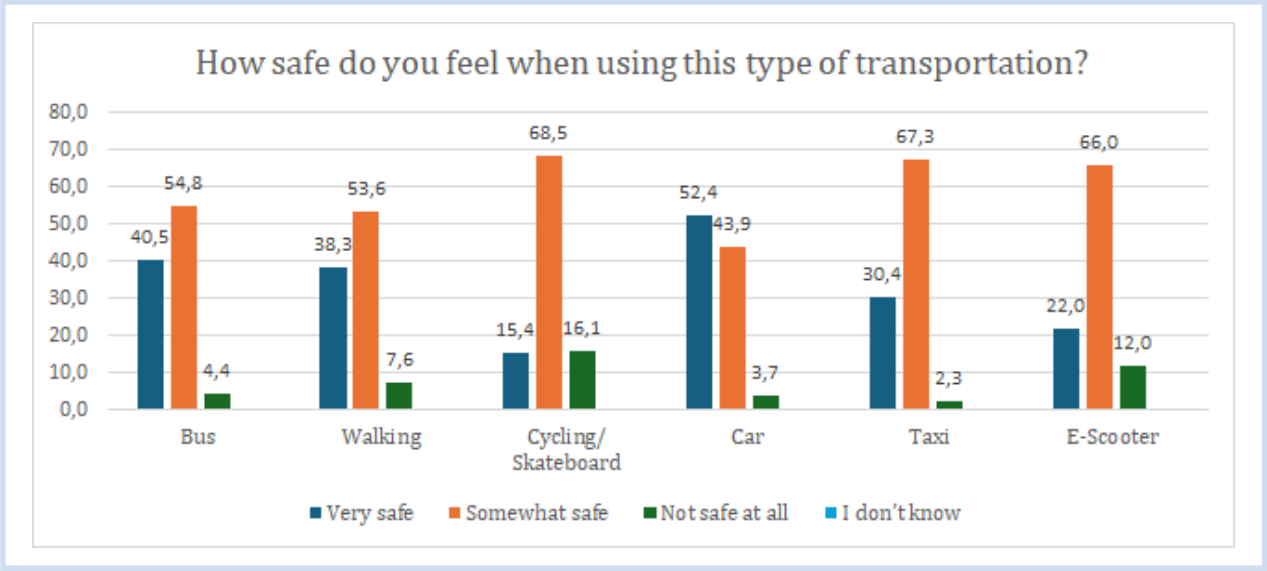
Брзината, погодноста, и ниските трошоци се главните причини зошто и мажите и жените ги користат електричните скутери како тип на превоз.

Перцепции за безбедност и сигурност

Безбедноста на тротоарите за жените е оценета како донекаде безбедна во текот на денот за повеќето жени (60,4%) и како небезбедна за 43,2% од жените во текот на ноќта. Мажите мислат дека тротоарите се побезбедни споредено со жените и во текот на денот и во текот на ноќта.

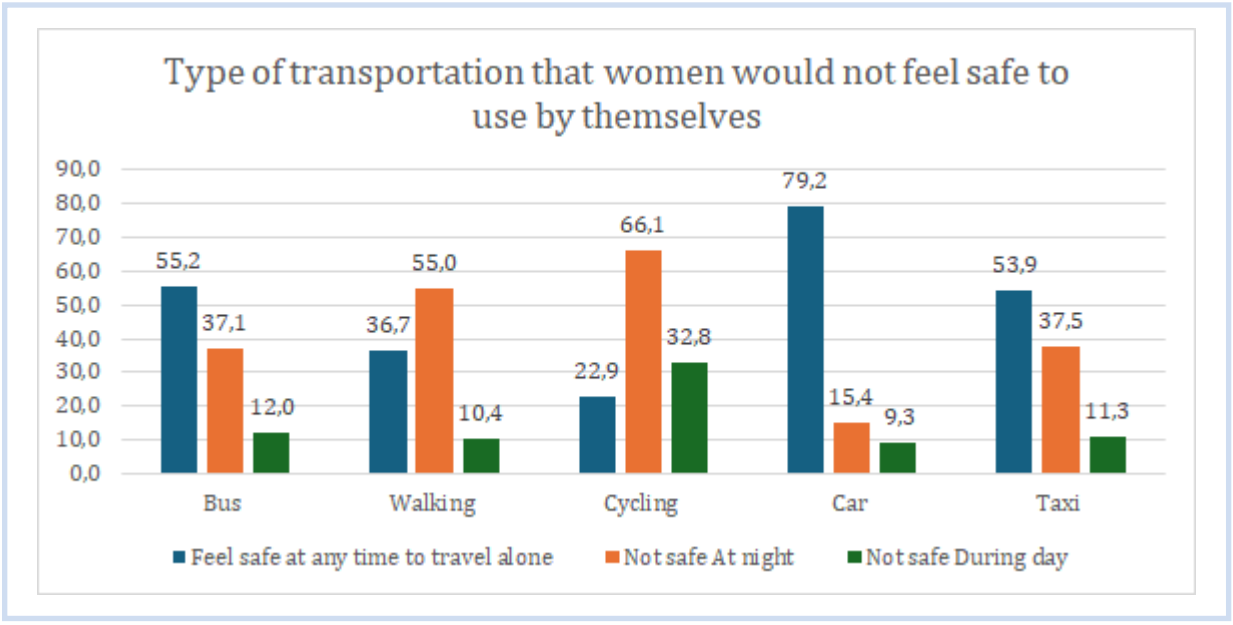
Автомобилот е најбезбеден начин на превоз за жените затоа што 52,4% од испитаниците го избрале како многу безбеден. После автомобилот како многу безбедни типови на транспорт за жените испитанички се автобусите (40,5%), пешачењето (38,3%) и таксито (30,4%).

Возењето велосипед изгледа дека е донекаде безбедна опција за жени (68,5%). Жените се чувствуваат донекаде безбедно да користат такси (67,3%), електричен скутер (66%) и автобуси (54 ,8%).



Слика 25: Колку безбедно се чувствуваш кога го користиш овој тип на транспорт? (на пример со осветлување и тротоари)

Жените се чувствуваат несигурно да возат велосипед (66,1%) да пешачат (55%), да користат такси (37,5%) и автобус (37,1%) во текот на ноќта. Тие се чувствуваат најбезбедно кога користат автомобили (79,2%), автобуси (55,2%) и такси (53,9%) во било кое време од денот.



Слика 26: Дали има некој тип на транспорт за кој не би се чувствувале безбедно да го користите сами?

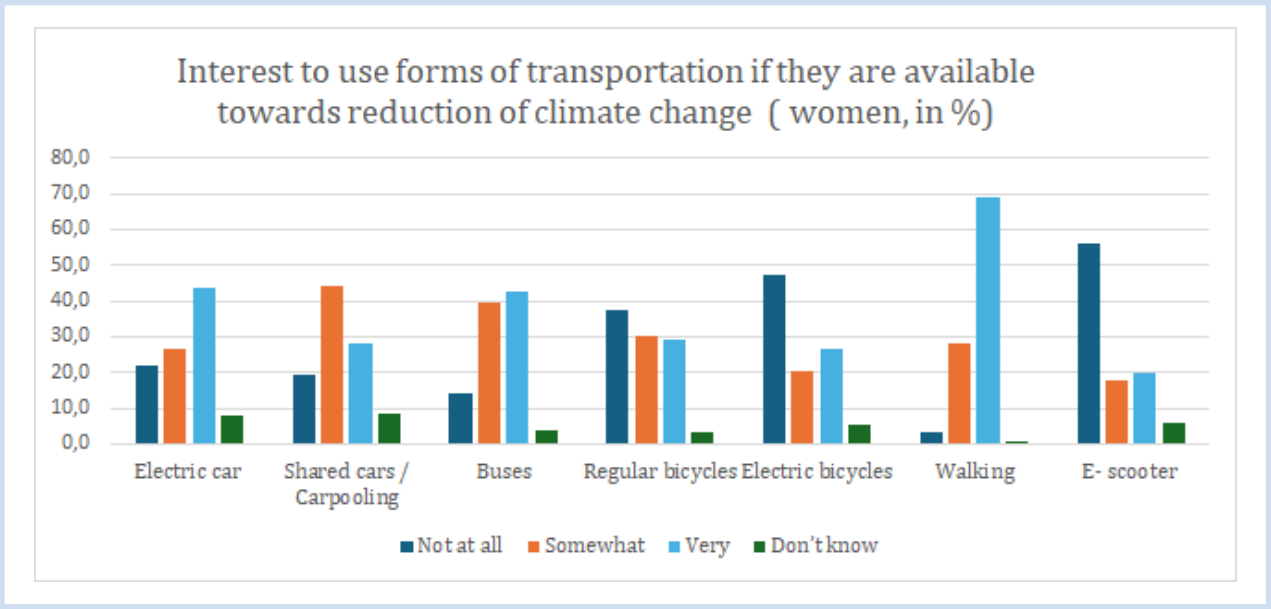
3.2. РОДОВИ МОДЕЛИ ВО АДРЕСИРАЊЕТО НА КЛИМАТСКИТЕ ПРОМЕНИ СО ИЗБОР НА ТРАНСПОРТНИ ОПЦИИ

Перцепција дали со избор на опција за транспорт можат да се адресираат климатските промени

Жените се посвесни и позагрижени за климатските промени од мажите. Повеќето (58,1%) жени испитанички идентификувале дека автомобилите имаат значително влијание на климатските промени споредбено со мажите (49,6%). Жените (43,9% се многу загрижени за климатските промени споредбено со мажите (44,5%) кои се малку загрижени за климатските промени. И жените испитанички (48,9%) и мажите испитаници (48,7%) мислат дека лично не можат да направат многу промени но можат да направат малку со изборот на превоз за да ги адресираат климатските промени. Тие сметаат дека властите треба да го адресираат ова прашање а не луѓето.

Интерес во транспортни опции кои се погодни за климатските промени

Жените испитанички за да придонесат кон намалување на климатските промени се заинтересирани да придонесат со пешачење, користење на автобуси, електрични скутери и електрични автомобили. Жените не се толку заинтересирани да користат електрични и обични велосипеди со цел да придонесат за намалување на климатските промени.

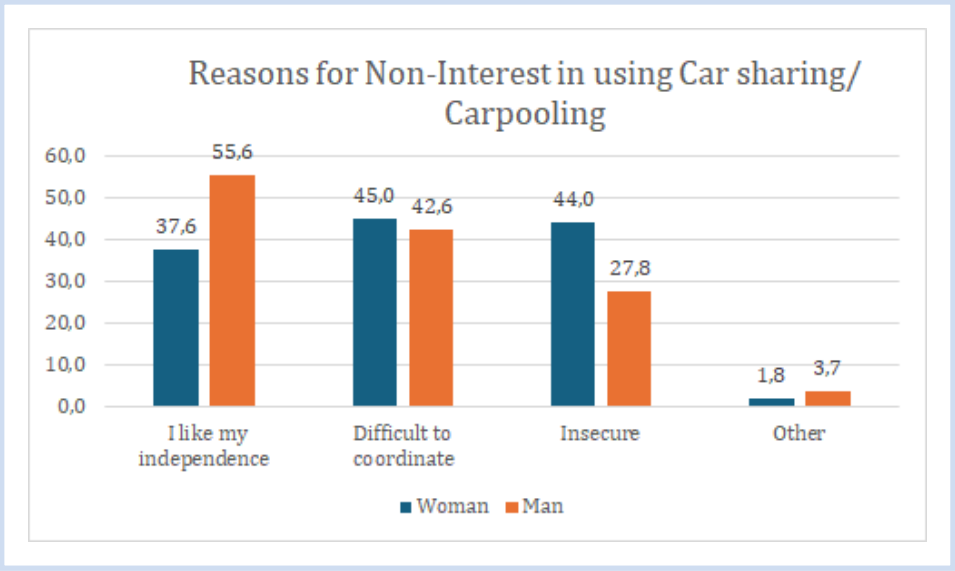


Слика 27: Кон намалување на климатските промени, колку сте заинтересирани да ги користите следните форми на превоз ако се достапни за вас? (жени по %)

Причини за незаинтересираност

Главни причини за некористење на електрични автомобили се дека тие се недостапни и прескапи. Исти одговори дале и мажите и жените учесници во истражувањето.

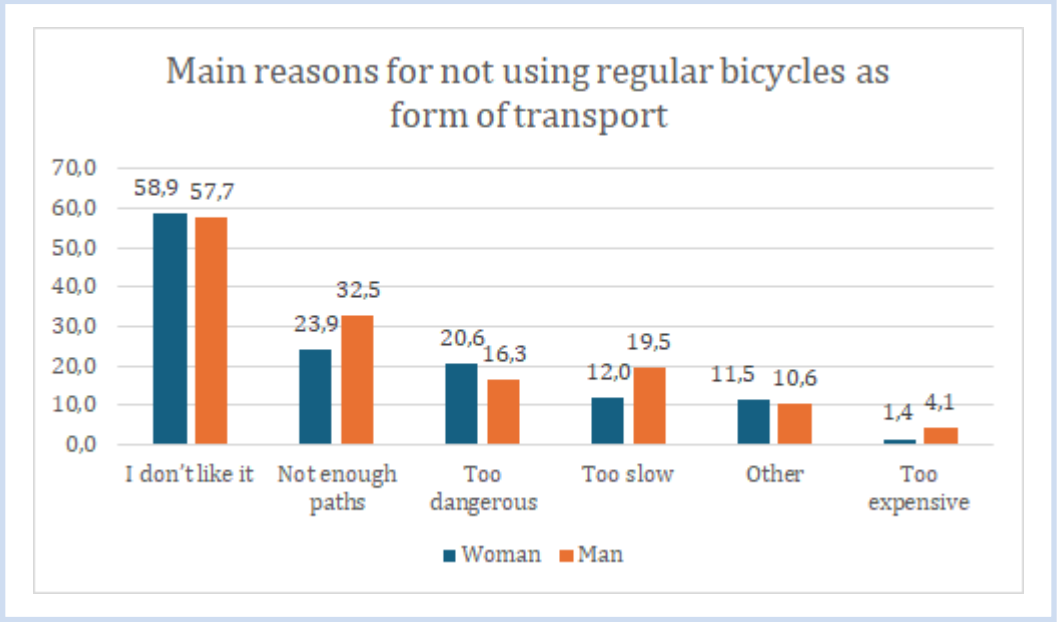
Кога се споредуваат одговорите на мажите и жените за интересот за користење на споделување на автомобили 55,6% од мажите не се заинтересирани да користат споделување на автомобили поради нивната независност во движењето. Кога станува збор за безбедносните причини 44% од жените не се заинтересирани да користат споделување на автомобили за разлика од мажите 27,8%.



Слика 28: Главна причина за некористење на споделување на автомобили (по пол во %)

Причините за некористење на автобусите како одржлива форма на превоз се идентично приоритизирани и од страна на мажите и од страна на жените, и вклучуваат: бавност, слаба поврзаност и недостапност.

Велосипедите не се приоритетен тип на превоз кога станува збор за одржливи форми на транспорт. И мажите и жените испитаници изјавиле дека не го сакаат овој тип на превоз бидејќи нема доволно велосипедски патеки и затоа што е опасно. Мажите во споредба со жените сметаат дека велосипедскиот превоз е премногу бавен.



Слика 29: Која е главна причина за некористење на велосипеди (по пол во %)

Причините за некористење на електрични велосипеди се еднакво распределени меѓу мажите и жените. Главната причина за некористење на електрични велосипеди е тоа што на испитаниците не им се допаѓа. Мислењето дека тие се премногу опасни и дека нема доволно патеки се последователните одговори од испитаниците.



Слика 45: Главни причини зошто не се пешачи (по пол, во %)

Главната причина за тоа што жените и мажите испитаници на анкетата не пешачат е поради тоа што пешачењето е премногу бавно. 23,5% од жените сметаат дека е опасно во споредба со 13,6% од мажите кои сметаат дека пешачењето е опасно.

Тоа што електричните скутери не се допаѓаат е главната причина зошто не се користат како опција за одржлив транспорт ни од мажите ни од жените вклучени во истражувањето. Другите причини кои се наведени се дека возењето електричен скутер е преопасно, дека нема доволно патеки и дека е прескапо.



3.3 ЗАКЛУЧОК:

Мажите поседуваат автомобили и велосипеди повеќе од жените. Од 22,6 % од испитаниците кои тврдат дека немаат ни автомобил ниту велосипед 79,5 % се жени.

Користењето на автомобили меѓу жените е ниско бидејќи мнозинството од испитаничките не поседуваат автомобил (74,5%) или не знаат како да управуваат со автомобил (20,7%). И покрај тоа автомобилот се смета како најбезбеден начин на превоз за жените. Освен автомобилите жените испитанички тврдат дека автобусите за 40,5% од испитаничките, пешачењето за 38.3% од испитаничките и таксито за 30,4% од испитаничките е многу безбеден начин на превоз. Жените се чувствуваат најбезбедно да користат автомобили (79,2%) Автобуси (55,2%) и такси (53,9%) во било кој дел од денот.

Жените најчесто пешачат. Најмалку користен вид на превоз за жените е таксито, велосипедите и електричните скутери.

Жените сметаат дека тротоарите се донекаде безбедни во текот на денот (60,4%) и дека не се безбедни (43,2%) во текот на ноќта.

За разлика од мажите, жените сметаат дека поевтините опции за превоз се подостапни. Автобусите се наведени како најдостапен тип на превоз за жените. 15% од испитаниците на истражувањето ги користат автобусите на дневна основа. 655 од овие испитаници се жени а 35% се мажи. Одговорите покажуваат дека жените се почести кориснички на автобусите од мажите. Жените ги користат повеќе автобусите да пристапат до здравствените и социјалните услуги.

Користењето на велосипедите и скејтбордите меѓу жените е ниско. 53,9% од жените тврдат дека никогаш не корителе велосипед или скејтборд споредбено со 2,7 % кои го користат секој ден.

Жените не се чувствуваат безбедно да возат велосипед (66,1%) да пешачат (55%), да користат такси (37,5%) и автобус (37,1%) во текот на ноќта. Велосипедите не се приоритетен тип на превоз ни кога станува збор за одржлив тип на превоз бидејќи не им се допаѓаат ни на мажите ни на жените, или бидејќи нема доволно велоспиедски патеки или ги сметаат за опасни. Главната причина пак за некористење на електрични велосипеди бидејчи истите не им се допаќаат на испитаниците и испитаничките. Мислењета дека се преопасни и дека нема доволно патеки се последователните одговори на испитаниците и испитаничките.

Жените се посвесни и позагрижени за климатските промени. Повеќето од жените (43,9%) се исто така многу загрижени за климатските промени за разлика од мажите кои се малку загрижени за климатските промени (44,5%).

Жените се најзаинтересирани да пешачат, па да користат велосипеди, па електрични скутери и автомобили како одржливи начини на транспорт и како нивен придонес кон намалување на климатските промени. Главна причина зошто не се користат електрични автомобили е дека се недостапни и прескапи.



ПОГЛАВЈЕ VI

Научени лекции од локалните практики

За примери за локалните практики во Македонија беа избрани градови во кои постојат претходни знаења и каде се популарни и достапни опциите за транспорт кои се климатски позитивни. Градовите кои се земени во предвид се Градот Скопје кој има стратегија која се нарекува Скопје Вело Град. Другиот Град е Охрид кој е град кој преку летото апсорбира многу луѓе - туристи кои ја користат постоечката инфраструктура и додаваат на јаглеродниот отпечаток произведен од транспортот. Дополнителен фактор за избор на Охрид е долгогодишната традиција на велосипедизам. И градот Скопје и Охрид носат позитивни и негативни карактеристики кои се однесуваат на јавниот превоз и велосипедизмот, скутерите и достапната инфраструктура. Студиите на случај се презентирани подолу.

4.1 ПРЕГЛЕД НА МЕРКИТЕ КОИ СЕ ПРЕЗЕМЕНИ ВО ТРАНСПОРТОТ ВО ПОСЛЕДНИТЕ 5 ГОДИНИ А ИМААТ ПОЗИТИВНО ВЛИЈАНИЕ НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И КЛИМАТСКИТЕ ПРОМЕНИ

Студија на случај Охрид

Општина Охрид е сместаена во југозападниот дел на државата. Градот е под заштита на УНЕСКО заради специфичните културни и природни вредности.

Во рамките на општинските одговорности се оние кои се поврзани со превозот во општината. Поконкретно, одговорностите се во рамките на секторот за комунални работи и сообраќај.

Општината има јавен превоз организиран со две компании кои даваат превозни услуги. Јавниот превоз има систем за градски и меѓуградски превоз. Возниот парк вклучува автобуси, комбиња и мали комбиња. Секоја линија е покриена од двата транспортни провајдери. Распоредот на линиите е поставен од страна на општината, а превозниците го следат поставе-

ниот распоред. Распоредот е поставен според потребите на граѓаните и нивните модели на мобилност. Превозот започнува во 5:00 часот наутро и завршува во 23:00 часот навечер.

Една од мерките за позелен локален транспорт и одговарање на барањата на патниците е зголемениот број на автобуси и комбиња во текот на летото. Ова се должи на зголемениот број на патници во туристичката сезона. Линиите вклучуваат автобуси кои сообраќаат на секои 10 минути покрај брегот на езерото. Бројот на патници на овие линии во текот на летната сезона значително се зголемува. Јавниот превоз се користел повеќе пред кризата со корона. По пандемијата на корона употребата на јавниот превоз драстично се намалил. Општината одговара на барањата на граѓаните за воведување на дополнителни и нови линии. Постојат линии кои не се економски одржливи поради малиот број на патници и малата потреба за нив.

Втората мерка за да се одговори на потребите на граѓаните и да се обезбеди постојан и редовен јавен превоз е тоа што градот ги субвенционира транспортните услуги по километар со цел да се задржат некои од линиите кои инаку не би биле профитабилни за транспортните компании. Општината, исто така, организира превоз за учениците кој функционира редовно и е една од надлежностите на општината според законот.

Такси превозот е исто така регулиран од секторот за сообраќај во општината, заедно со сообраќајниот инспекторат.

Осветлувањето во општината е обезбедено на јавните места и улиците. Постојат субвенции за транспорт кои вклучуваат субвенции за купување велосипеди и се во износ до 6000MKD или ца 100 EUR за купен велосипед и се доделуваат на принципот прв дојден прв услужен.

Што се однесува до велосипедските патеки, општината се обидува да ја подобри инфраструктурата на велосипедската мрежа во градот и надвор од градот, имајќи ги предвид ограничените можности за интегрирање на велосипедските ленти во моменталната инфраструктура. Мрежата на велосипедски патеки е 23 километри низ градот и има потреба од понатамошно проширување. Инвестицијата во мрежата досега изнесува 749.186 евра.

Планот на општината е да се изгради велосипедска патека која ќе ги поврзува Охрид и Струга за спортски велосипедизам со тенденција да продолжи до Албанија. Исто така, постојат планови за изградба на нови ленти, но се потребни нови проекти. Еден од проектите за транспорт вклучува зелен транспорт во Охрид, нудејќи јавно споделување велосипеди и обезбедување на е-комбиња кои би требало да го спречат возењето на автомобили во Стариот град. Планираната инвестиција во овој проект е 700.000 евра. Средствата ќе бидат добиени од проектот ЕУ за општини финансиран од Европската унија. Идејата на проектот е да се спречи употребата на автомобили во стариот град и за жителите и за јавноста. Електричните автомобили и комбињата ќе обезбедат бесплатен јавен Стариот град како за жителите така и за и посетителите со регулиран временски распоред.

Гледано од гледна точка на корисниците на велосипедските патеки на територијата на Охрид, како и на општината, постои потреба за понатамошно подобрување на велосипедската мрежа во рамките на градот, но посебно внимание е потребно за подобрување на велосипедските врски надвор од градот, особено на локалните патишта кои се наоѓаат покрај езерото, за да можат подобро да се користат од граѓаните и туристите.

Кога станува збор за објекти поврзани со електричните возила, Охрид има една станица за полнење во центарот на градот, а има и други станици за полнење во хотелите.

Студија на случај Скопје

Превозот во градот Скопје е одговорност која е поделена помеѓу три сектори во рамките на градската администрација (Секторот за сообраќај, урбанистичко планирање и заштита на животната средина), две јавни претпријатија и општините во рамките на градот Скопје.

Планирањето на изградбата и реконструкцијата на главните улици и булевари во градот Скопје е одговорност на секторот за урбанистичко планирање. Секторот ги води процесите на изградба и реконструкција на главните улици и булевари, мостови и двата парка Гази Баба и Водно на територијата на градот. Постои меѓу секторска соработка со секторот за заштита на животната средина во врска со проектите поврзани со заштитата на животната средина на градот и сообраќајните интервенции во заштитените подрачја на територијата на градот.

Секторот за сообраќај во Скопје е одговорен за изработување на планови за одржлива урбана мобилност во градот Скопје, утврдување на условите и режимот на сообраќај во градот Скопје, безбедност на сообраќајот и техничка регулација на сообраќајот, следење и контрола на јавниот превоз. Покрај тоа, неговите одговорности вклучуваат обезбедување на спроведување на правната рамка за следење и контрола на јавниот превоз. Го надгледува уредувањето и организацијата на јавниот градски превоз во градот и неговите приградски и рурални средини, како и такси превозот, уредувањето на паркинг просторот и нивната употреба. Секторот исто така е задолжен за координација на сообраќајните прашања со останатите надлежни институции, следење на возилата на јавниот превоз, контрола и на транспортните правци и ја следи работата на компанијата за јавен превоз ЈСП Скопје и компанијата за управување со јавниот паркинг ЈП Градски паркинг. Секторот игра главна улога во решавањето на проблемите поврзани со сообраќајот и урбаната логистика.

Секторот за заштита на животната средина работи на заштита, мерки и спречување од загадување на воздухот, загадување на водата, почвата, заштита на органската и неорганската хемиска технологија врз животната средина. Исто работи на заштита на природата и зеленилото, заштита од бучава и јонски емисии, приспособување и ублажување на климатските промени, стратешко планирање за заштита на животната средина преку подготовка на стратешки, плански и проектни документи и следење на нивното спроведување на територијата на градот Скопје, обезбедува работа на одделенијата и ја координира својата работа со другите сектори во администрацијата на градот.

Скопје има две јавни претпријатија кои се занимаваат со транспорт, тоа се Јавното сообраќајно претпријатие Скопје (ЈСП Скопје) и Јавното претпријатие Улици и Патишта Скопје. Дополнителни е вклучена и Здружение на приватни превозници. Јавно претпријатие Улици и патишта Скопје е одговорен за изградба и одржување на главните улици и булевари кои се во надлежност на Градот Скопје. (Локалните улици и патишта во општините во градот Скопје се одговорност на општините). ЈСП Скопје е одговорен за организација и обезбедување на услугите за јавен превоз на граѓаните, заедно со Здружението на приватни превозници.

Постојат 110 километри поврзани велосипедски ленти во градот Скопје. Велосипедските патеки редовно се одржуваат од страна на секторот за урбанистичко планирање, но ситуацијата на теренот не е многу добра поради лошата сообраќајна култура која резултира со паркирани возила на лентите, скршени сообраќајни разделници на улиците итн. Секторот за сообраќај почнал со развивање на правилникот за развој на велосипедизмот во градот. Правилникот сè уште не е усвоен. Истиот правилник беше ревидиран и презентиран како предлог од страна

на невладината организација Go Green на конференција заедно со претставници од општина Центар и градот Скопје.

Градот испорачува субвенции за купување на велосипеди на принципот прв дојден, прв услужен, од 2017 година. Секторот за заштита на животната средина не обезбедува конкретни информации за износот потрошен за субвенции за велосипеди, бидејќи износите се разликуваат и шемата за испорака се менува низ годините. Во некои години субвенциите биле испорачани како апсолутен износ, а во некои години како 50% од вредноста на купените велосипеди. Приближните апсолутни износи кои биле дадени биле од 3000-4000МКД. Од 2017 година имало околу 19200 граѓани како корисници на субвенциите. Вкупниот износ за субвенции за велосипеди во 2024 година бил 2.800.000,00МКД[43]

Градот, исто така, испорача субвенции за електрични скутери во износ од 6000-7000 МКД за околу 1800 граѓани.

Секторот за социјални прашања, исто така, испорачува субвенции за ранливите групи. Постои потреба за ревизија на пристапот за да се обезбеди пристап до ранливите групи на граѓаните, вклучувајќи ги и жените.

Подобрувањето на сообраќајот е дел од планот за инвестирање во нови булевари и улици во градот, вклучувајќи пристап до новиот автопат Скопје Блаце и новиот мост во близина на Вардар на источната страна на градот. Велосипедските патеки се направени според развојните планови во урбанистичкото планирање. Градот инвестира во изградба на велосипедски патеки на главните улици и булевари и адаптација на тротоарите и улиците и булеварите за да се приспособат за велосипедските патеки. Сепак, целата улична мрежа не е одговорност на градот и затоа општините мора да ги интегрираат велосипедските патеки во планирањето на ниво на општини. Постои ниско ниво на соработка со секторите за урбанистичко планирање на општините кои се на територијата на градот во однос на заедничките интервенции на улиците и булеварите и инфраструктурата поврзана со транспортот. Постојат информации дека Карпош и Центар ги имплементираат повеќето од проектите поврзани со транспортната инфраструктура.

Сообраќајната безбедност е главна одговорност на транспортниот и сообраќајниот сектор. Секторот работи со Законот за јавни патишта, Законот за Сообраќај, Законот за урбанистичко планирање и релевантните подзаконски акти. Постои нова стратегија за безбедност на сообраќајот 2050 кој е во процес на развој кој има визија за 0 сообраќајни несреќи и безбедност во сообраќајот. Сообраќајниот сектор дал и предлози за промени во правната рамка за безбедност кои биле усвоени.

ЈАВЕН ПРЕВОЗ

Јавниот превоз во градот и околината е организиран преку Јавното сообраќајно претпријатие "ЈСП Скопје"[44] и Здружението на приватни превозници. Постојат 120 приватни превозници кои го покриваат јавниот превоз. Потребни се 400 дневно за да се исполнат барањата за добар транспорт во градот. Во 2018 година биле купени 38 нови автобуси. За јавниот превоз има

43 subvencii-velosipedi-2024.pdf

44 ЈСП Скопје беше контактирано неколку пати за интервју но не добивме одговор. Во времето на изготвување на овој извештај постоеше криза во претпријатието поради долгови и имаше прекини на услугие на јавен превоз во Градот. Состојбата со јавниот превоз беше лоша. ВТОР ДЕН СКОПЈЕ Е БЕЗ ЈАВЕН ПРЕВОЗ, НЕ МОЖЕ ДА СЕ СТИГНЕ НА РАБОТА И ВО УЧИЛИШТЕ - Сакам Да Кажам

проект со финансирање од 700 милиони евра, за брз автобуски транспорт, кој не бил усвоен од советот на градот. Проектот ќе ја намали употребата на автомобили во градот за 30-40% во првата година и 5% до 6% секоја последователна година. [45]

Постојат субвенции за превоз кои се обезбедени од страна на градот за студенти, лица постари од 62 години и деца со попреченост.

Транспортниот и сообраќајниот сектор има 1 милијарда МКД или 16 милиони евра, од кои 90% се наменети за субвенционирање на јавното сообраќајно претпријатие "ЈСП Скопје"[46].

Ефектите на климатски промени од транспортот и сообраќајот во Градот Скопје е регулирано преку централизиран и автоматизиран систем за семафори кој овозможува непречено одвивање на сообраќајот и придонес за намалување на емисиите на стаклена градина. Мерките за поплави вклучуваат интервенции на главните улици и булевари. Градот, исто така, ги регулира речните брегови на реката Вардар и затоа обезбедува мобилност на браговите на реката со велосипеди и пешаци. Евентуалните катастрофи се управуваат заедно со Центарот за управување со кризи за градот Скопје. Транспортот учествува во загадувањето на градот со 19% од вкупниот % на ПМ честички. Најновите автобуси на ЈСП Скопје произведуваат помалку емисии на CO2.



45 Интервју со секторот за сообраќај на Град Скопје

46 ibid

4.2. ПРОЦЕНКА НА РОДОВАТА ОДГОВОРНОСТ НА ЛОКАЛНИТЕ МЕРКИ ИЛИ ПОЛИТИКИ И БУЏЕТИ ВО ПОСЛЕДНИТЕ ПЕТ ГОДИНИ ВО ТРАНСПОРТОТ КОИ ИМААТ ПОЗИТИВНО ВЛИЈАНИЕ НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА И КЛИМАТСКИТЕ ПРОМЕНИ КОРИСТЕЈЌИ ГО МЕТОДОТ НА СООБРАЌАЈНО СВЕТЛО

Во врска со родово одговорните политики за последните пет години може да се каже дека Градот Скопје обрнал повеќе внимание отколку градот Охрид во воспоставувањето и стаување во функција на родово одговорното буџетирање. Иако Охрид има развиено родова стратегија која вклучува мерки и активности поврзани со транспортот нивната имплементација е на ниско ниво. Ова се должи на малите капацитети во Општината кои се однесуваат на родовите прашања.

Студија на случај Охрид

Посебно внимание се посветува на осветлувањето на автобуските станици. Тоа ќе ја направи општината поодговорна во согласност со безбедноста и безбедноста при користење на јавниот превоз. Не постојат други специфични активности за да се обезбеди пристапност до приватните и јавните автобуски оператори за да се обезбеди поголем пристап за жените и постарите лица.

Субвенциите понудени за превоз вклучуваат субвенции за купување на велосипед и поддршка до 6000 MKD или 100 евра за купен велосипед. Оваа шема не вклучува специфични критериуми кои се поврзани со социоекономскиот статус на луѓето кои би примиле субвенции, и оттука постои потреба за промена на шемата. Субвенциите за купување на велосипеди се дел од Акциониот план на стратегијата за родова еднаквост, но не се спроведуваат на начин да ги задоволат потребите на жените и социјално исклучените групи на граѓани. Што се однесува до граѓаните од ранливите категории, постојат други шеми за субвенционирање кои ги поддржуваат жените со ниски приходи, но сегашната шема не вклучува специфична поддршка во однос на транспортните услуги. Општината досега нема прибрано информации за тоа колку граѓани биле корисници на шемата за субвенции.

Велосипедските патеки се подеднакво користени и користени од мажи и жени. Општинската управа тврди дека жените во Охрид возат велосипед повеќе отколку жените во другите градови во земјата и дека жените во Охрид имаат традиција во користењето велосипеди. Не постојат податоци и податоци поделени по пол за користење на велосипедските патеки или жените кои користат велосипеди.

Општината, исто така, нема полово разделени податоци за бројот на патници во јавниот превоз, ниту пак статистика за транспортот за секторот во целина. Не постојат достапни детални податоци за јавниот превоз.

Акциониот план кој е дел од достапната Стратегија за родова еднаквост (последната е за периодот 2020/22) во општината се идентификуваат активности во Програмата за развој на заедницата, како што се молња на сите пешачки патеки, субвенции за купување велосипеди, розови такси линии (со жени вози по 22 часот), резервирани места за паркирање за жени во градските паркинг места, афирмативни мерки за вработување на паркинг контролорки – жени. Акциите од стратегијата сè уште не се спроведени во општината, освен осветлувањето на пешачките патеки. Координаторот за еднакви можности спомена дека стратегијата се прегласува секоја година и дека општината издвојува буџет за нејзиното спроведување. Поради недостаток на капацитети и иницијатива за имплементација, средствата повторно се прераспределуваат во други буџетски линии. Проблемот е во недостатокот на капацитети за спроведување на акциониот план и неговата координација со секторите.

Кога станува збор за функционирање на координаторот за еднакви можности, лицето кое е номинирана има друга работна позиција и е тешко да се справи со сите одговорности кои ги бара координативната работа. И покрај сето тоа, лицето работи во согласност со комисијата на советот и има развојни програми кои обично се дел од годишните буџети на општината. Програмите досега не вклучуваат никакви активности поврзани со транспортот. Исто така, за време на подготовката на стратегиите и документите поврзани со сообраќајот и транспортот

постои недостаток на координација и процес на консултации помеѓу секторот за сообраќајна и комунална работа и координаторот. Истото важи и за другите сектори и улогата на координаторот се гледа само за активности кои се строго насочени кон жените.

Постои идентификувана потреба за развој на нова физибилити студија која ќе ги земе предвид економските аспекти, но исто така и социјалните аспекти на јавниот превоз во градот.

Студија на случај Скопје

Осветлувањето што го покрива градот ги вклучува реоните на главните улици и булевари. Преку имплементација на паметен уличен систем за осветлување и платформата за дигитален град, приоритет се дава на обезбедување на безбедност за граѓаните и енергетската ефикасност во јавниот систем за осветлување. Вкупниот буџет за 2024 година за оваа цел во Скопје беше 93.000.000,00 МКД. Осветлувањето вклучува и осветлување на автобуските станици.

Три сектори во градот ги развиваат своите буџетски програми, и тие се обврзани да ја интегрираат реченицата дека “програмите треба да се имплементираат во согласност со принципите на Стратегијата за родова еднаквост на Град Скопје 2021-2025 каде е предвидена имплементација на родовиот пристап во текот на планирањето и спроведувањето на сите јавни услуги” од сите области на работењето.

Секторите за урбанистичко планирање и сообраќај собираат податоци за бројот на патници и сообраќајот, но податоците не се родово поделени. Секторите не работат особено на родово интегрирано планирање, но тие ја следат сегашната правна рамка и прописите за урбанистичко планирање и сообраќај, кои се родово неутрални.

Сообраќајниот сектор и градот организирале јавни расправи за големи транспортни проекти за да се вклучи јавното мислење и да се обезбедат различни перспективи во процесите на планирање. Големите студии се продолжуваат со јавни консултации и сослушувања. Сепак, не се обрнува посебно внимание на обезбедување на родовата еднаквост за време на процесите на консултации на локално ниво. Собраните податоци не се родово поделени.

Во однос на вклучувањето на лицата со попреченост во планирањето на транспортот, секторот за урбанистичко планирање ја следи правната рамка и прописите за планирање и изградба. Досега, тие интегрираа рампи во средните училишта и направија пристапност на 90% од тротоарите кои се дел од улиците и булеварите под нивна надлежност. Градот, исто така, ги интегрирал тактилните ленти на некои тротоари и во парковите. Сообраќајниот сектор тврди дека јавните автобуси во градот се опремени со објекти за лицата со попреченост. За време на купувањето производителите продаваат стандардизирани автобуси кои имаат интегрирани објекти како што се можноста за спуштање на автобусите, пристапни рампи, аудио и визуелни информации за патувањето. Перспективата на лицата со попреченост за ова прашање е различна (Види дел 4.3). Шемата за субвенции на градот вклучува бесплатен јавен превоз за децата со попреченост.

Скопје има Стратегија за родова еднаквост 2021-2025. Акциониот план, кој е дел од стратегијата, предвидува спроведување на краткорочни и долгорочни активности преку годишни оперативни програми. Стратегијата предвидува интеграција на родовиот пристап во планирањето и испораката на сите јавни услуги, вклучувајќи ја и пристапноста на јавниот превоз и транспортните линии. Градот Скопје го подготви и објави својот Извештај за напредокот на ситуацијата на еднакви можности меѓу мажите и жените за 2023 година. Извештајот укажува на напредок и ефикасно спроведување на процесот на програмирање и родово одговорно буџетирање на градот Скопје. Сепак, за време на интервјуата секторите не беа целосно свесни кои се родовите аспекти на нивните програми и како тие влијаат врз секторското програмирање на буџетите.

Градот Скопје имаше координатор за еднакви можности кој беше назначен и ги соопштуваше родовите прашања со трите сектори во процесот на планирање и развој на Родовата стратегија. Откако координаторот ја напуштил работата и немало замена, активностите околу родовите прашања престанале. Овој момент се рефлектира и врз ова истражување за транспортот, бидејќи недостасува придонес кон перспективите за родова еднаквост и од работата на координаторот. Во овие околности беше тешко да се добијат повеќе информации за родовата интеграција и функционирањето на родовите координативни тела во градот Скопје.

Градот Скопје е предводен од жена, како избрана градоначалничка. Градскиот совет[47] се состои од 45 членови и претседател. Претседателот на Советот е човек. Во советот заседаваат 21 жена и 24 мажи.

Градската администрација има 20 сектори. Тие се предводени на начин на кој 14 раководители на сектори се жени, а 6 се мажи. Донесувањето одлуки на извршно ниво е предводено од жени, додека донесувањето на одлуки во советот е речиси избалансирано.

Секторот за урбанистичко планирање вработува 44 лица, од кои 16 се мажи и 28 жени. Секторот за сообраќај е побалансиран и вработува 7 жени и 8 мажи. И двата сектори се управувани од жена како раководителка на секторот. Во секторот на животната средина доминираат жените. Лидерските позиции во секторот за заштита на животната средина се поделени помеѓу 4 жени и 1 маж. Раководителка на секторот за заштита на животната средина е жена.

Во Јавното сообраќајно претпријатие «ЈСП Скопје" Менаџерските позиции ги заземаат мажите. И генералниот менаџер и оперативниот менаџер се мажи. Има 2 жени на позициите раководители на сектори и 7 мажи на позициите раководители на сектори. Мажите доминираат во управниот одбор кој е составен од 11 мажи и 1 жена. Управниот одбор е составен од 3 жени, вклучувајќи го и претседателот на одборот и 2 мажи[48].

Одлуките во јавното претпријатие "Улици и патишта" Скопје се донесуваат во рамките на Управниот одбор. Составена е од 12 членови, од кои 5 се жени и 7 мажи. Управниот одбор е составен од 5 члена, од кои само 1 е жена, а останатите 4 се мажи. Јавното претпријатие улици и патишта во Скопје доминира во донесувањето на одлуки[49]. Извршното управување на претпријатието е предводено од директор кој е маж и има шест сектори кои се управувани на балансиран начин, три сектори се предводени од мажи и три сектори се предводени од жени.

47 https://skopje.gov.mk/mk/skopje/sovet/

48 http://jsp.com.mk/jspinside.aspx?page=3

49 https://uip.gov.mk/upraven-i-nadzoren-odbor/

ИНТЕРВЈУА СО КОРИСНИЦИТЕ НА УСЛУГИТЕ ЗА ЈАВЕН ТРАНСПОРТ

CRPM спроведе интервјуа со 24 лица кои се користат на јавниот превоз во градот Скопје. Интервјуата биле спроведени во октомври и ноември 2024 година.

Имало 15 жени и 9 мажи учесници во истражувањето. Доминантни испитаници на интервјуто се млади луѓе (11), средна возраст (9) и постари жени (4). Повеќето од испитаниците одговориле дека користат јавен превоз дневно 66,7%. 16,67% го користат неколку пати неделно. Меѓу испитаните корисници јавниот превоз најмногу се употребува за патување до работа (62,5%), патување до училиште и училиште за деца (16,7%), и пристап до државните услуги (16,7%).

Повеќето испитаници (54,7%) користат јавен превоз бидејќи немаат автомобил, останатите го користат бидејќи е погоден (33,3%) и евтин (12,7%).

Постои ниска загриженост за животната средина меѓу испитаниците, бидејќи само 4,17% користат автобуси, бидејќи тоа е подобро за животната средина отколку автомобилите.

Задоволството од автобуските линии е ниско, бидејќи 58,33% од испитаниците не се задоволни, а 33,3% се донекаде задоволни. Задоволството од автобуските услуги за време на врвните часови е исто така ниско, бидејќи повеќето од испитаниците (37,5%) се незадоволни со автобуските услуги, а 33,3% се многу незадоволни од автобуските услуги. Само 12,5% од испитаници се задоволни.

Возниот ред на автобусите најчесто се користи преку преземање од апликацијата на компанијата за јавен превоз, но сепак се смета за неверодостоен.

Испитаниците сметаат дека автобусите се пренатрупани (83,33%).

70,83% не биле сведоци на непријатност во автобусите, додека 16,67% доживеале или биле сведоци на непријатност, (12,5%) почувствувале вознемирување.

91,6% од испитаниците велат дека никогаш не биле сведоци или доживеале сексуално малтретирање додека ги користеле автобуските услуги.

Повеќето испитаници (75%) тврдат дека автобусите не ги сместуваат соодветно родителите со колички и дека автобуските услуги не ги вклучуваат соодветно потребите на лицата со попреченост.

Има 25% од интервјуираните кои забележале дека возачот на автобусот или персоналот различно се однесуваат кон жените и мажите, додека 75% не забележале таква појава.

4.3 ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И СОСТОЈБАТА ВО ОДНОС НА ПОТРЕБИТЕ НА ЛИЦАТА СО ПОПРЕЧЕНОСТ (ПОСТОЕЊЕ НА СПУШТЕНИ ТРОТОАРИ, ТАКТИЛНИ ЛЕНТИ, ЗВУЧНИ СЕМАФОРИ)

ЦРПМ организираше и фокус група со четири жени со попреченост (една со оштетен вид и три со физичка попреченост) за прашањата поврзани со транспортот. Жените ги изразија своите грижи и реалности во врска со користењето на меѓуградскиот и внатрешноградскиот јавен превоз, како и со различните видови транспорт.

Правна и политичка рамка

Наодите од фокус групата јасно покажуваат дека транспортот не е достапен за лицата со попреченост, и е уште помалку достапен од перспектива на родова еднаквост. Дополнително, постои значително несогласување меѓу националната регулаторна рамка за транспорт и стандардите утврдени со Конвенцијата на Обединетите нации за правата на лицата со попреченост (CRPD). Иако постојат позитивни законски одредби, нивната примена е сериозно занемарена. Лицата со попреченост остануваат структурно исклучени од јавниот транспорт поради ова законско празнина и недостаток на спроведување на постојните закони.

Достапност на јавниот транспорт: урбани и локални подрачја

Во урбани подрачја како Скопје, достапноста и покрај присуството на одредени објекти, останува проблематична. Автобусите често имаат рампи и обележани простори за лица со попреченост, но овие често не функционираат. Возачите често се повикуваат на технички проблеми за да избегнат користење на рампите, дури и кога тие се исправни. Инфраструктурата на автобуските постојки е слично недоволна, со високи тротоари кои се оддалечени од местото каде застанува автобусот, што го отежнува качувањето за корисниците на инвалидски колички.

Дополнително, автобусите немаат јасни визуелни и звучни информации, што претставува проблем за патниците со оштетен вид. Звучните системи често се исклучени од возачите, кои тврдат дека пречат на другите патници, а визуелните дисплеи често се заменети со реклами. Користењето на бели стапчиња од лица со оштетен вид е неефективно поради лошо одржувани или блокирани тротоари.

Во самите автобуси, просторите резервирани за лица со попреченост често се заземени од други патници, кои ретко отстапуваат место. Пренатрупаноста дополнително ги влошува овие проблеми, правејќи го качувањето и симнувањето од автобусите небезбедно за лицата со попреченост. Особено тешко е за лицата со оштетен вид, бидејќи звучните информации за патувањето не се вклучени, во автобусите има реклами што го прикриваат бројот на линијата, дестинацијата и следната станица. Пријавено е и дискриминаторно однесување од страна на возачите и патниците.

Во однос на достапноста на јавниот превоз во Охрид, транспортните компании треба да имаат рампи за пристап на лица со попреченост, што во моменталната состојба на јавниот превоз не е случај. Истото важи и за патната и уличната инфраструктура, каде што е неопходно понатамошно вложување за тротоарите да бидат достапни за сите – вклучувајќи лица со попреченост, колички за деца, како и лица со оштетен вид и слух.

ЈСП Скопје нуди специјализирана услуга со комби возила за лица со попреченост, што бара претходна регистрација – најчесто пет дена однапред. Иако технички возилата се адаптирани за пристап со инвалидска количка, системот е неефикасен и недоволно промовиран. Сепак, постои интерес кај заедницата за користење на оваа услуга, што укажува на незадоволена потреба за достапни транспортни решенија. Иако ЈСП нуди бесплатни билети за лица со попреченост, лошата состојба на јавниот превоз ја ограничува нивната употреба. Лицата со попреченост не можат самостојно да се движат на локациите на јавниот превоз како што се автобуските постојки или самите автобуси, што ја ограничува нивната мобилност и независност. Сепак, Скопје во споредба со другите градови и општини во земјата, нуди подобри можности за превоз.

Меѓуградскиот превоз претставува уште поголем предизвик. Лицата со попреченост често зависат од други лица за превоз поради недостатокот на достапни услуги. Иако за некои возењето е опција, инфраструктурата не ја поддржува нивната автономија. На пример, достапни часови за возење има само во Скопје, што создава географски и економски бариери за лицата кои живеат надвор од главниот град. Дополнително, високите трошоци за гориво,

регистрација и одржување претставуваат финансиски товар. Обележаните паркинг места за лица со попреченост често се заземени од други возачи, спротивно на законот, а контролата е слаба. Овие проблеми уште повеќе ја ограничуваат мобилноста и независноста на лицата со попреченост.

Родово специфични влијанија

Пресекот меѓу родот и попреченоста ги зголемува предизвиците со кои се соочуваат жените со попреченост. Тие ретко се вклучени во консултативни процеси поврзани со урбаното планирање, што резултира со дизајни кои не ги земаат предвид нивните потреби за мобилност. Недостапниот јавен транспорт директно влијае врз нивната можност да пристапат до основни здравствени и социјални услуги. Жените и лицата со попреченост често претрпуваат физички повреди поради лошата транспортна инфраструктура – особено при качување и симнување од автобусите. Поради лошата сообраќајна култура и големиот број паркирани возила на тротоарите, лицата со попреченост се принудени да се движат по улиците, каде што не се безбедни. Тротоарите се лошо изградени и не се достапни за лица со попреченост во сите случаи. Општините при изградба на тротоарите мора да внимаваат да бидат доволно широки за да ги примат лицата во инвалидска количка, но и да немаат пречки како дрвја, контејнери и сл. Осветлувањето на тротоарите и автобуските постојки не е секогаш по стандард, што ја ограничува слободата на движење за лица со оштетен вид во вечерните часови и ја намалува безбедноста при движење и патување ноќе. Потребни се инвестиции и во човечки ресурси, бидејќи пропишаните стандарди не се следат, а лицата со попреченост – кои претставуваат 30% од вкупното население – се исклучени од активности на локално ниво. Жените со попреченост се почесто дискриминирани од мажите со попреченост.

Јавниот транспорт во Северна Македонија, и на урбано и на меѓуградско ниво, и понатаму е во голема мера недостапен за лицата со попреченост. Жените со попреченост се соочуваат со дополнителни слоеви на дискриминација и исклученост, што ја ограничува нивната автономија, мобилност и пристап до услуги. Структуралните пречки во правната, инфраструктурната и културната сфера придонесуваат за трајна маргинализација на оваа група.

Потребна е итна и сеопфатна реформа, која вклучува:

- Усогласување на законодавството за транспорт со меѓународните стандарди за човекови права;
- Спроведување на постојните закони и политики за пристапност;
- Инвестирање во достапна инфраструктура и технологии;
- Вклучување на лицата со попреченост, особено жените, во процесите на планирање и одлучување;
- Едукација и сензибилизација на транспортниот персонал за почитување на достоинството и правата на сите патници.

.



ПОГЛАВЈЕ V

Наоди и решенија за род и зелен транспорт

Македонија заедно со земјите на Западен Балкан, стана значаен извор на емисии на стаклснички гасови (GHG), особено од патничкиот транспорт. Придонесот кон емисиите од транспортниот сектор се зголемил за 26,5% од 2014 до 2019 година. Возилата со дизел мотори се најодговорни загадувачи на воздухот кои се штетни за здравјето и предизвикуваат лош квалитет на воздухот. И покрај напорите за ублажување на овие емисии, на земјата ѝ недостасува интегриран транспортен систем и по зелено просторно планирање. Големиот увоз на користени автомобили - најчесто на возраст над 10 години, доведува до зголемување на емисиите, а со тоа и до полош квалитет на воздухот.

Порастот на бројот на моторни возила се рефлектира низ брзиот раст на транспортниот сектор во Македонија со зголемување на бројот на регистрирани возила, првенствено патнички возила. Во 2020 година, 66,8% од домаќинствата поседувале автомобил. Сепак, овој процент продолжува да се зголемува со текот на времето. Во изминатата деценија се зголемува доминацијата на фосилните горива, особено дизелот. Речиси 57% од сите патнички возила работат на дизел. Таквите дизели испуштаат малку помалку CO_2 од бензинот; иако постарите возила често придонесуваат за натпросечно загадување и испуштање на стаклснички гасови.

Фискалните мерки како што се промената во оданочувањето на горивото и возилата како дел од поширокатa стратегија за реформи можат да влијаат врз навлегувањето на електричните возила. Исто така, употребата на јавниот превоз, електричните автомобили и перцепцијата на луѓето за јавниот превоз наспроти приватниот превоз може да има ефект во намалувањето на емисиите. Бројот на застарени возила на дизел погон, недостатокот на зелена транспортна инфраструктура и минималната политичка поддршка продолжуваат да претставуваат предизвици за напорите на Македонија за намалување на емисиите и напредокот кон еколошките цели. Новиот данок за моторни возила, кој ја зема предвид количината на CO2 испуштен од типот на возилото, во насочувањето на употребата на електрични и хибридни возила, може да придонесе за по зелен транспорт

Мажите се доминантен директен придонесувач за емисиите од индивидуалниот транспорт. Постојат родови разлики во добивањето на возачки дозволи во земјата. Бројот на возачки дозволи издадени на мажи 68% е двојно повеќе од дозволите издадени на жени 32% во 2023 година. Истиот тренд е присутен и во 2024 година. Постојат родови разлики во сопственоста и возилата. Машката сопственост доминира со 82% во 2023 година, во споредба со 12% регистрирани возила од страна на жените. Слично на тоа, работната сила во транспортот и складирањето се претежно мажи, со само 12,8% од вработените во областа кои се жени.

Македонија покажа силна политичка посветеност за промовирање на родовата еднаквост преку усвојување на закони и акциони планови. Значителни родови разлики, остануваат особено во областа на транспортот и мобилноста. Жените и во руралните и во урбаните средини се соочуваат со различни предизвици поврзани со транспортот, вклучувајќи: ограничен пристап до јавниот превоз, лоша инфраструктура, загриженост за безбедноста во превозот како и различни општествени норми кои ја ограничуваат нивната мобилност. Овие предизвици се поголеми за жените од маргинализираните заедници и руралните области, каде изолацијата и исклученоста се вообичаени поради несоодветните транспортни услуги. Транспортните навики и пристапот се разликуваат особено помеѓу мажите и жените, при што жените повеќе се потпираат на јавниот и не моторизираниот превоз, водени од достапноста и нивните потреби. Жените исто така се повеќе еколошки свесни во нивните избори за транспорт. Бариерите како што се недостатокот на безбедна инфраструктура, осветлување и објекти за итни случаи дополнително ја попречуваат мобилноста на жените.

Жените се недоволно застапени во транспортната и градежната работна сила.

Балканската зелена агенда е усогласена со ЦОР кои имаат директни транспортни таргети. Во оваа смисла, националните политики треба да бидат усогласени со регионалните стратегии поврзани со позеленувањето на транспортот.

Сегашната национална правна рамка за регулирање на јавните патишта, железниците и транспортната инфраструктура е претежно ориентирана кон мажите и е родово слепа. Родово-неутралната терминологија постојано отсуствува, и постои недостаток на родова интегрираност во законите и стратешките документи. Правната рамка која го регулира транспортот не е усогласена со Конвенцијата за правата на лицата со попреченост и тие се целосно исклучени. Дури и рамката која е усвоена не е имплементирана.

Иако постојат некои одредби кои дозволуваат вклучување на родовите перспективи, како што се мерките за пристапност и споменувањето на општественото влијание, тие остануваат неразвиени и недоследно применети. Отсуството на родово-специфично буџетирање, процената на родовите влијанија и посветените мерки за жените како корисници и работници во транспортниот сектор дополнително ја нагласува потребата за систематска интеграција на родовата еднаквост. Позитивните аспекти се гледаат во Законот за градење кој конкретно ги зема предвид: потребите на лицата со попреченост, безбедноста во градбите и зградите, пропишува збир на правила кои ја дефинираат структурата на јавниот простор, вклучувајќи ги и патиштата. Дополнително, правилниците поврзани со Законот за градење даваат опис на критериумите за следење на спроведувањето на специфични градежни правила. Спротивно на тоа, во Правилникот за автобуски станици и Правилникот за технички елементи за изградба и реконструкција на патишта и објекти на патиштата недостасува објаснување за пропишаните дизајни, што исто така влијае и на работата на архитектонските компании, кои не ја земаат во предвид родово чувствителна изградба. Недостатокот на родова свест, дури и меѓу компаниите за архитектонски дизајн е видлив во реализираните транспортни градежни проекти на терен.

Гледано низ родови леќи, постои ограничен пристап на институциите кога станува збор за родово буџетирање во транспортниот сектор. Нацрт стратешкиот план на Министерството за транспорт и комуникации 2022-2024 за прв пат го разгледува родовото буџетирање. Сепак, овој план не укажува како ќе се имплементира ова родово буџетирање (освен насоките за интервенциите за социјално домување). Повеќето инструменти се родово слепи, а оние кои го земаат предвид родот, имаат бинарен пристап кон него. Градот Скопје го интегрирал родовото интегрирање во своите стратегии, но соодветните национални претпријатија не ја интегрирале родов та перспектива во нивните стратегии и не ги подготвиле годишните извештаи за еднаквите можности на жените и мажите до Министерството за Труд и Социјална Политика. Од оваа перспектива можеме да забележиме дека транспортните политики и акции во земјата не се родово чувствителни, се родово неутрални и нецелосно ги вклучуваат интересите на жените.

Буџетот за 2023 година покажува силен фокус на капиталните инвестиции, со вкупно 48,9 милијарди MKD (791 милиони евра) наменети првенствено за развој на инфраструктурата. Значаен дел е посветен на проекти за патна инфраструктура, вклучувајќи големи проширувања на автопатите и континуираниот развој на коридорот 8, источниот и западниот дел. Дополнително, железничката инфраструктура останува приоритет, со инвестиции насочени кон завршување на коридорот 10 и реконструкција на делови од коридорот 8. Овие инвестиции ја одразуваат стратешката посветеност на владата за подобрување на националната поврзаност и поддршка на економскиот раст преку подобрена транспортна инфраструктура.

Вкупното финансирање поврзано со климатските промени достигнува околу 4,6 милијарди MKD (75 милиони евра) со буџетски распределби поврзани со заштита на животната средина,

намалување на загадувањето, управување со отпадни води и цврст отпад и иницијативи за зелен развој. Овие средства се распоредени во повеќе владини субјекти, првенствено Министерството за животна средина и Министерството за транспорт и врски. Постои намера за поддршка на еколошките цели, но постои недостаток на информации за тоа како родовата перспектива била интегрирана во процесот на буџетирање.

Буџетите на министерствата се претставени без опис како тие биле развиени, или дали биле направени консултации, итн. Истото важи и за јавните претпријатија поврзани со транспортот.

Мажите поседуваат повеќе автомобили и велосипеди од жените. Од 22,6% од луѓето кои се изјасниле дека не поседуваат ниту автомобил ниту велосипед, 79,5% се жени. Употребата на автомобил кај жените е помала, бидејќи поголемиот дел од жените немаат автомобил (74,5%) или не знаат како да го користат (20,7%).

Сепак, автомобилот се уште се смета за најбезбеден вид на превоз за жените. Покрај автомобилите, жените испитаници ги наведуваат автобусите (40,5%), пешачењето (38,3%) и таксито (30,4%) како многу безбеден вид на превоз. Жените се чувствуваат најбезбедно да користат автомобили (79,2%), автобуси (55,2%) и такси (53,9%) во секое време од денот.

Жените најчесто пешачат. Најмалку користени видови на превоз за жените се таксито, велосипедите и електричните скутери. Жените сметаат дека тротоарите се безбедни во текот на денот (60,4%) и дека не се безбедни (43,2%) во текот на ноќта.

Поевтините опции за превоз се подостапни за жените отколку за мажите. Автобусите се подостапен вид на превоз кај жените. 15% од испитаниците на истражувањето користат автобуси како вид на превоз дневно. Меѓу овие испитаници 65% се жени и 35% се мажи. Одговорите исто така покажуваат дека жените се почести корисници на автобус отколку мажите. Жените повеќе користат автобус за пристап до здравствени и социјални услуги.

Употребата на велосипеди и скејтборди кај жените е ниска. 53,9% од жените изјавиле дека никогаш не користат велосипеди и скејтборд, споредбено со само 2,7% кои го користат секој ден. Жените се чувствуваат небезбедно да возат велосипед (66,1%), да пешачат (55%), да користат такси (37,5%) и автобус (37,1%) во текот на ноќта. Велосипедите не се приоритет кога станува збор за одржливи форми на транспорт, бидејќи и мажите и жените се изјасниле дека не сакаат да возат велосипед, затоа што нема доволно патеки и затоа што е опасно. Главната причина за некористење на електрични велосипеди е тоа што испитаниците не сакаат да ги користат. Мислењето дека тие се премногу опасни и дека нема доволно патеки се последователните одговори од испитаниците.

Кога станува збор за локалните практики за транспортот заклучоците се различни за Општина Охрид и Град Скопје. Општина Охрид покажува силна посветеност за развој на одржлив и инклузивен транспорт. Одржува организиран јавен транспортен систем, прилагодувајќи се на сезонските потреби и субвенционирајќи помалку профитабилни рути со цел да обезбеди постојани транспортни услуги. Општината вовела разни зелени иницијативи, вклучувајќи субвенции за велосипеди, поставување на велосипедските патеки, како и планови за употреба на електрични возила, особено во историскиот стар град. Постои субвенциониран ученички превоз, јавно осветлување и тековни инвестиции во зелена мобилност. Општината презела ограничени мерки за подобрување на родовата еднаквост и пристапноста во јавниот превоз. Тие вклучуваат и субвенции за велосипеди кои немаат инклузивен пристап. Постоечкиот систем на субвенционирање не ги зема во предвид потребите на жените, постарите лица, групите со ниски приходи и социјално исклучените групи. Постои недостиг на податоци,

особено полово поделени статистики, при донесување на транспортните политики и мерење на напредокот во однос спроведувањето на истите. Иако Стратегијата за родова еднаквост содржи релевантни активности, повеќето остануваат не имплементирани поради ограниченият капацитет, слабата координација помеѓу секторите и не искористеноста на доделените средства.

Градот Скопје има комплексен и мултисекторски пристап кон управување со транспортот, кој вклучува координација меѓу различни сектори, и јавни претпријатија. Иако системот вклучува организиран јавен превоз преку ЈСП Скопје и приватни превозници, инвестиции во патна инфраструктура, велосипедски патеки и зелена мобилност, градот сè уште се соочува со предизвици во сообраќајната култура, правната координација и меѓуопштинската соработка. Напорите за одржлива мобилност се евидентни преку субвенции за велосипеди и електрични скутери, кои пак не се доделуваат на инклузивен начин.

Исто така, постојат иницијативи за проширување на велосипедските патеки, кои не се секогаш во согласност со стандардизираните критериуми за велосипедски патеки бидејќи недостига Правилник за велосипедизам. Дополнително, постојат стратегии за решавање на влијанијата од климатските промени и подобрување на безбедноста во сообраќајот, вклучувајќи ја стратегијата за 2050 година Визија Нула и централизиран семафорски систем за намалување на емисиите.

Набљудувањето спроведено од CRPM покажува резултати дека автобускиот превоз претежно се користи од жени. Во интервјуата спроведени со корисниците на јавниот превоз во градот Скопје, се покажа дека тие најчесто го користат за патување до работа и се луѓе кои во главно не поседуваат автомобили. Повеќето од испитаниците не се задоволни со квалитетот на превозот и тврдат дека е пренатрупан. Поголемиот дел од интервјуираните лица не биле сведоци на непријатност или сексуално малтретирање во автобусите. Скопје ја усвои Стратегијата за родова еднаквост 2021-2025 година и се прават напори за родово-одговорно буџетирање. Сепак, практичното спроведување на овие обврски останува недоследно во различни сектори. Иако на сите сектори им е наложено да ги усогласат своите програми со принципите на родовата еднаквост, повеќето немаат јасно разбирање за тоа што тоа подразбира. Собирањето податоци во урбанистичкото планирање и транспортот не вклучува податоци поделени по пол. Се одржуваат јавни консултации за планирање на транспортот, но тие не успеваат да обезбедат информација за еднаква застапеност. Напорите за пристапност за лицата со попреченост покажуваат одреден напредок, како што се рампи и допирни ленти на јавни места и автобуси. Сепак, искуствата на лицата со попреченост не се усогласуваат со официјалните тврдења, што укажува на потребата за подлабок ангажман со овие групи. Пристапот до јавниот превоз за лицата со попреченост е лош. Автобусите доцнат, доаѓаат за еден час покасно преполни со патници и нема место лицата со попреченост да се качат на автобусот. Возачите на автобусите понекогаш не се професионални и не ги почитуваат лицата со попреченост. Родовите прашања се исклучени од анализите кои се вршат за лицата со попреченост. Понекогаш жените со попреченост се исклучени од родово центрираните студии и анализи. Ова може да предизвика неприменливост на предложените решенија за лицата, а посебно за жените со попреченост. Лицата со попреченост не се поканети на состаноци за консултации кога се планираат нови градби и инфраструктурни проекти за реконструкција.

И покрај силното женско присуство во раководните улоги во градската администрација, родовата нерамнотежа е присутна во структурите за донесување одлуки на клучните јавни претпријатија, како што се Јавната Сообраќајно Претпријатие (ЈСП Скопје) и Јавното претпријатие Улици и патишта Скопје, каде што мажите доминираат во раководствата и управните одбори. Отсуството на координатор за еднакви можности дополнително го ослабна институционал-

ниот фокус на родовата интеграција, што резултира со јаз помеѓу стратешките цели и спроведувањето на теренот. Скопје има до некој степен рамка и инфраструктура за поддршка на инклузивен и родово чувствителен урбан развој, но реалното спроведување на истата е попречено од ограничените капацитети, недостатокот на полово поделени податоци и недоволното следење на инклузивните практики.

Препораки за унапредување на родово и климатски одговорна транспортна политика во Македонија:

- За да се реализира значително намалување на емисиите на GHG, земјата мора да има континуирано инвестирање во енергетски ефикасен транспорт, решенија за активна мобилност и многу поефикасно спроведување на политиките поврзани со климата за изворите на загадување на воздухот како што се транспортот, индустриите и производството на енергија. Ова, останува еден од критичните приоритети за подобрување на јавното здравје, како и за постигнување на одржливи климатски цели.
- Потребни се посилни политики за да се донесе дополнителен притисок за употреба на нови, почисти возила, да се охрабрат почисти алтернативи за превоз како што се велосипедизмот и јавниот превоз и да се направат решенија за интегриран транспорт.
- Потребен е сеопфатен пристап кој се фокусира на инклузивно планирање, подобрена инфраструктура, зголемена безбедност и политики управувани со податоци. Со давање приоритет на специфичните транспортни потреби на жените, Македонија може да изгради поправичен, достапен и одржлив транспортен систем кој ги поттикнува сите граѓани и поддржува поширок социјални и еколошки цели.
- За да се усогласи со стандардите на ЕУ и да се обезбеди рамноправна мобилност за сите, правната рамка бара ревизија преку призмата на родовото интегрирање, со јасни насоки, ажурирани проценки и инклузивно планирање во секоја фаза од развојот на транспортот и креирањето на политиката.
- Потребно е да се практикува реално родово одговорното буџетирање на национално ниво посебно во делот на транспортот и климатските промени.

Фактот дека жените го претставуваат поголемиот дел од клиентите кога станува збор за јавниот превоз и фактот дека жените се чувствуваат побезбедно кога користат автобускиот отколку кога пешачат, укажува на потребата од поголеми инвестиции во подобрување на инфраструктурата и квалитетот на автобуските услуги.

Постои потреба за подобрување на целокупната инфраструктура поврзана со транспортот, што бара поголеми буџетски распределби за подобрување на транспортната инфраструктура на локално и национално ниво.

- Во Охрид постои потреба за подобрување на инклузивноста на поставените субвенции, проширување и подобрување на велосипедската инфраструктура и подобрување на условите за електричните возила. Потребен е поинклузивен и покоординиран пристап, поддржан со континуирано собирање на податоци, ревидирана физибилити студија со цел да се обезбеди достапен и правичен превоз за сите граѓани. Што се однесува до пристапноста на јавниот превоз во Охрид, транспортните компании треба да имаат рампи за пристап на лицата со попреченост. Истото важи и за патната и уличната инфраструктура, каде што постои потреба од понатамошни инвестиции во тротоарите да бидат достапни за сите, вклучувајќи ги и лицата со попреченост и колички, како и за лицата со оштетен вид и слух.
- Во Скопје е потребно подобрување во одржувањето на инфраструктурата, интеграција на ранливите групи и посилна соработка помеѓу градот и општините.
- Транспортниот систем во Скопје бара континуирани инвестиции, правни реформи и инклузивно планирање за ефикасно задоволување на идните барања.
- Потребна е ревизија на пристапот за обезбедување пристап за ранливите групи на граѓани, вклучително и жените.
- Вклучувањето на Градскиот координатор за еднакви можности во сите фази на планирање, буџетирање и евалуација е од клучно значење.
- Зајакнувањето на координацијата, континуитетот на лидерството и секторската обука за родовите прашања ќе бидат од клучно значење за спроведување на политиката, особено преку ангажирање на координатор за еднакви можности.

Конечно, сите транспортни и климатски политики мора да се засноваат на податоци распределени по пол. Државата треба редовно да спроведува истражувања за мобилноста распределени по пол, возраст, попреченост и регион. Жените, особено оние од недоволно застапени групи, треба да бидат вклучени во консултации при креирање политики, а потребно е и следење на перцепцијата за безбедност и однесувањата во транспортниот систем, особено ноќе и во руралните средини.

Приближна проценка на трошоци за унапредување на родово и климатски одговорна транспортна политика во Македонија

Како што беше заклучено, потребни се неколку мерки за подобрување на условите за проширување на употребата на зелен транспорт и негова усогласеност со родовата и климатската чувствителност. И Скопје и Охрид имаат свои специфики, па е потребно дизајнирање на различни мерки за да се надмине јазот и да се зголеми користењето на зелениот транспорт.

Приближна проценка на трошоци за проекти во Охрид

Кај Охрид, овој извештај особено ја нагласува потребата од спроведување на следните клучни мерки:

- Подобрување на инклузивноста на предвидените субвенции
- Проширување на велосипедската инфраструктура

1. Инклузивноста на субвенциите значи дека приоритет треба да имаат оние кои имаат најголема потреба од нив. Освен што критериумите треба да ги фаворизираат најзагрозените, субвенциите треба да бидат родово и климатски одговорни, насочени кон оние чии потреби не се само транспорт од една до друга локација во градот. Овие потреби често се поврзани со превоз на деца до градинка или училиште и на воннаставни активности, купување намирници и пренос на покрупни предмети. Имајќи го тоа предвид, субвенциите треба да се однесуваат на купување кошници за велосипеди, приколки и детски седишта за велосипеди. Ова ќе овозможи поголема флексибилност во користењето на велосипедот за секојдневни потреби.

Опис	Цена	Предложена Годишна количина	Проценета годишна вредност
Кошници за велосипеди	25 EUR	200	5.000 EUR
Велосипедски приколки (за 2 деца или екстра багаж)	200 EUR	50	10.000 EUR
Детски велосипедски седишта	60 EUR	200	12.000 EUR
Вкупно проценети годишни субвенции			27.000 EUR

2. Проширување на велосипедската инфраструктура во Охрид е неопходно за да се поттикне поголема употреба на велосипедот. Постојните велосипедски патеки се премногу тесни, што ги прави корисниците да се чувствуваат несигурно. Инфраструктурата треба дополнително да се прошири. Според досегашните инвестиции, просечната цена по километар велосипедска патека во Охрид изнесува 32.575 €, врз основа на 23 км постојна мрежа и инвестиција од 749.186 €. Следните сознанија за трошоците за изградба на велосипедски патеки во Источна и Југоисточна Европа откриваат дека средствата потрошени за изградба на велосипедски патеки во Охрид се значително под просекот за регионот, а и за Европа воопшто. На пример, во Сентендре (во близина на Будимпешта), изградбата на велосипедска патека чинела 706.000 евра по километар. Помеѓу Дунакези и Будимпешта трошоците изнесувале околу 56.000 евра по километар. Во округот Толна достигнале приближно 735.000 евра по километар, а друга рута била проценета на 827.900 евра по километар. Според податоците за варијации низ Европа (Европска федерација на велосипедисти и MobiliseYourCity), основните велосипедски патеки започнуваат од помалку од 50.000 евра по километар, но можат да надминат и 10 милиони евра по километар кога се вклучени поголеми градежни зафати.

Следната табела дава преглед на видовите зафати кои треба да се изведат за изградба на еден километар велосипедска патека, како и проценка на ценовниот опсег:

Регион / Тип на проект	Проценета цена (велосипедски патеки / км)
Обележани/едноставни патеки	30.000 – 50.000 евра (типично ниско ниво во ЕУ)
Урбани велосипедски патеки во Унгарија	565.000 – 827.900 евра
Специјализирани велосипедски автопати (ИЕ/ЕУ)	300.000 – 800.000 евра
Висококвалитетни со обемни градежни работи	800.000 – 10 милиони евра

Опсегот е доста широк, но имајќи го предвид релјефот на Охрид и видот на работите кои треба да се изведат, проценката е дека во градското подрачје велосипедските патеки би чинеле до 50.000 евра по километар, додека во околината на градот, на локалните патишта, до 120.000 евра по километар.

Приближна проценка на трошоци за проекти во Скопје

1. Во Скопје, како примарна потреба се истакнува подобрувањето на одржувањето на инфраструктурата. Одржувањето е многу важно за безбедноста на корисниците, како и за поттикнување на повеќе луѓе да изберат велосипедот како средство за превоз. Категориите на одржување можат да се поделат на следниве четири:

- Рутинско одржување: чистење, затворање на дупки/пукнатини, обновување на линиите
- Зимски услуги: расчистување на снег, одмрзнување
- Периодично обновување на површините: приближно на секои 10–20 години
- Помошни системи: одржување на одводнување, отстранување на отпад

Локалните и регионалните податоци укажуваат дека трошоците за одржување треба да се движат од 1.000 до 1.500 евра по километар годишно, со пораст до 2.000 евра доколку се вклучени и зимските услуги. За прецизно буџетирање, Скопје треба да го моделира одржувањето според овие вредности и да ги приспособи според комплексноста на патеките, нивото на користење и тежината на зимските услови.

2. Поттикнувањето на користењето велосипеди треба да се прави така што ќе се овозможи нивна адекватност за секојдневните транспортни потреби, поврзани со превоз на деца до и од градинки или училишта, активности надвор од настава, купување намирници и други потребни производи, како и транспорт на покрупни предмети. Имајќи ги предвид овие потреби, субвенциите треба да се однесуваат на купување кошници за велосипеди, приколки и детски велосипедски седишта, кои ќе овозможат поголема флексибилност и практичност во секојдневната употреба на велосипедите.

ПРОЦЕНКА НА ТРОШОЦИ ЗА ДОПОЛНИТЕЛНИ СУБВЕНЦИИ ЗА ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА КОРИСТЕЊЕТО ВЕЛОСИПЕДИ

Опис	Цена	Предложена Годишна количина	Проценета годишна вредност
Кошници за велосипеди	25 EUR	2000	50.000 EUR
Велосипедски приколки (за 2 деца или багаж)	200 EUR	500	100.000 EUR
Детски велосипедски седишта	60 EUR	2000	120.000 EUR
Вкупно проценети годишни субвенции			270.000 EUR

Конечно, потребни се посилни политики за проширување на јавниот превоз и за создавање интегриран транспортен систем. Јавниот превоз не треба да се сфаќа како посебен и исклучувачки начин на превоз во однос на велосипедизмот или пешачењето, туку како интегриран модел. Велосипедистите и пешаците можат да изберат користење на повеќе начини на превоз доколку јавниот транспорт е компатибилен со нив. Ова значи дека автобусите треба да бидат опремени и дизајнирани така што велосипед лесно ќе може да се внесе и безбедно да се смести на соодветно место во возилото. Оваа иницијатива подразбира дека сите нови автобуси што ќе се набавуваат ќе треба да имаат ниско подно ниво за полесно вчитување на велосипеди или да бидат опремени со специјална опрема или простор за велосипеди за време на возењето. Оваа мерка треба да биде регулирана со правилник или соодветен подзаконски акт. Имплементацијата треба да се спроведува постепено, бидејќи трошоците за нејзино веднаш но воведување се многу високи и можат значително да го оптоварат буџетот на градот или на компаниите што го обезбедуваат јавниот превоз во Скопје.

Анекс 1. Листа на чинители

Град Скопје	Јавно сообраќајно претпријатие	jsp1@jsp.com.mk	3174-264; 3174-260	Недостапно
	Сектор за сообраќај	zorand@skopje.gov.mk, Jane.Ilijoski@skopje.gov.mk	02/3297-309; 02/3297-309	Консултиран
	Сектор за заштита на животна средина и природа	sonja.cvetkovik-jcholakova@skopje.gov.mk	02/3297-301	Консултиран
	Оддел за квалитет на амбиентниот воздух, приспособување и намалување на климатските промени, заштита од бучава и нејонизирачко зрачење	goceg@skopje.gov.mk	02/3297-273	Консултиран
	Одделение за заштита и промоција на природата и зеленило	Slagjana.Georgievska@skopje.gov.mk	02/3297-302	Консултиран
	Сектор за урбанистичко планирање	Ivana.Bajkova.Shalja@skopje.gov.mk		Консултиран
	Заменик-раководител на секторот	Vladimir.Strezovski@skopje.gov.mk		Консултиран
Министерство за животна средина и просторно планирање	Раководител на сектор за финасиски прашања	m.krstevski@moepp.gov.mk>	075/221-216.	Консултиран
Министерство за труд и социјални политики	Габриела Маџоска Раководител на одделение за родово одговорни политики и родово одговорно буџетирање Сектор за еднакви можности	gabriela.madzoska@mtsp.gov.mk		Консултирана

Агенција за заштита на правото на слободен пристап до информации	МАРИЈА Јаковлевска Министерство за внатрешни работи	mvrjavnost@gmail.com	071 395 908	Консултирана
	Министерство за транспорт и врски	dragan.simonovski@mtc.gov.mk; blagica.okolic@mtc.gov.mk	02/3145-436 071/289-499	Консултиран

Анекс 2: Национална легислатива, политики и стратегии кои се однесуваат на транспортот и заштитата на животната средина

Закон за еднакви можности на жените и мажите (Службен Весник 166/2014)

Закон за буџети (Службен весник 203/2022)

Правилник за родово одговорна буџетска изјава

Стратегија за родова еднаквост

Национална развојна стратегија

Нацрт стратешки план на Министертвото за Транспорт и Врски 2022-2024

Закон за јавни патишта, Службен Весник 84/08

Закон за превозв во патниот сообраќај консолидиран текст

Закон за договоритеза превоз во патниот сообраќај (СВ23/2013; 156/2015)

Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата (Службен весник 169/15)

Закон за железнички систем (91/2013)

Закон за сигурност во железничникиот систем (47/2010)

Правилник за технички елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објекти на патот,со измени и дополнувања на правилникот (ОG 110/ 09).

Закон за животната средина

Нацрт Национална Транспортна Стратегија 2018-2030

Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2024