

Здружение на граѓани
Центар за одржливи иницијативи
Скопје

проект
“Избираме највело општина, избираме климатска
акција”



Методологија за награда за Највело
општина

Јуни 2023 година

Содржина

[1. Вовед](#)

[2. Оценување](#)

[b. Евалуација и бодување на апликациите](#)

[c. Конечно решение од комисија](#)

I. Вовед

Во 2015 година, Советот на ОН донесе група од 17 цели за одржлив развој дизајнирани да служат како „заеднички план за мир и просперитет за луѓето и планетата, сега и во иднината“. На 25 септември 2015 година, 193 држави, вклучувајќи ја и Македонија, се согласиле да ги исполнат овие 17 цели до 2030 година. Истата цел се нарекува Одржливи градови и заедници и како своја потцел има „достапни и одржливи транспортни системи“, со посебно внимание посветено на потребните на најранливите, жените, децата, лицата со попреченост и постарите лица.

Понатаму, во 2021 година, Советот за човекови права на ОН едногласно донесе резолуција со која го признава правото на чиста, здрава и одржлива животна средина како човеково право. Во текстот се повикуваат и сите засегнати страни да работат заедно за спроведување на оваа резолуција. Изјавата за One Health, развиена заеднички од страна на глобалните организации за здравје, храна и животна средина, ги препознаваат блиските врски помеѓу здравјето и животната средина и потребата за соработка низ секторите усвојувајќи холистички пристап за да се обезбеди чиста вода, енергија и воздух, безбедна и нутритивна храна, преземање активности за климатските промени и придонесување кон одржлив развој. Знаејќи дека транспортот е голем придонесувач на климатските промени, а најголемиот емитер на ЦО₂ по патник за поминат километар доаѓа од моторните возила, овој проект сака да ги мотивира општините да им овозможат на жителите и посетителите да користат одржливо превозно средство кое ќе има позитивен придонес кон животната средина, но и ќе овозможи декарбонизација на транспортот внатре во градот, преку лично преземање активности за климатските промени.

На ниво на ЕУ, земјите веќе работат заедно и градот пристап за зелената транзиција. Градовите се меѓу главните двигатели за промени и за имплементација на Европскиот зелен договор. Република Северна Македонија, како земја кандидат за членство во ЕУ и потписник на Европскиот зелен договор ја ратификуваше UNFCCC конвенцијата на 28 јануари 1998 година и Парискиот договор на 9 јануари 2018 година. РС Македонија се обврза, според Парискиот договор, да ги „намали емисиите на CO₂ од согорување на фосилни горива за 30%, односно за 36% во однос на повисокото ниво на амбиција, до 2030 година во споредба со вообичаеното сценарио (BAU).“ Емисиите на јаглерод диоксид (CO₂) од согорувањето на фосилни горива покриваат скоро 80% од вкупните емисии на стакленички гасови во земјата со доминантно учество во следните сектори: снабдување со енергија, згради и транспорт. Во ревидираниот придонес (eNDC) усвоен во април 2021, земјата ја зголеми својата амбиција да ‘намали емисии на стакленички гасови во 2030та за 51% во споредба со нивото во 1990та што ќе предизвика намалување на нето емисиите за 82% во 2030 во споредба со нивото во 1990та.

Една од препораките за обезбедување животна средина и инвестиции во климатските

активности на долгорочната стратегија за климатска акција со акцискиот план создаден од Министерството за животна средина и просторно планирање е инвестирање во т.н. напредна подвижност / мобилност (пешачење, возење велосипед и електрични скутери) како мерка која ќе има директно влијание на намалување на емисиите на јаглерод диоксид, потрошувачката на енергија и справување со климатските промени.

Инспирирани оттаму, проектот „Избираме вело-општина, избираме климатска акција“ („Највело општина“ понатаму во текстот) има цел да ги мотивира општините во Скопскиот плански регион, 17 на број, да инвестираат кон одржлив развој преку инвестирање во безбеден велосипедски транспорт.

Самиот Град Скопје е исклучен од проектот бидејќи во изминатите 10 години тој предничи во велосипедски развој, дури споредено и со други балкански градови. Дополнително, тој има нефер предност поради поголемиот буџет и јавни претпријатија со кои раководи.

Во периодот Март - Јуни 2023 Центар за одржливи иницијативи (ЦОИ), во соработка со НаТочак, ќе се обидат да откријат која општина во Скопскиот плански регион ја има честа да го носи епитетот „највело општина 2023“. За таа цел, со претходно установени метрики искористени од слични анализи и награди од Европа и Америка, изготвија формулар во кој самите општини доброволно одговараат што имаат направено за велосипедскиот транспорт, но и прашалник за јавноста преку кој се дознава корисничкото искуство од општинските активности.

II. Оценување

A. Собирање на податоци

Модерната академска пракса користи два дистинктивни пристапи за истражување. Иако постојат различни методи на собирање податоци (прашалници, набљудувања и интервјуа), анализата на податоците може да биде квантитативни (статистичка) или квалитативни (нестатистичка). Оваа студија користи двоен пристап за да се исполнат различни цели.

Како прв пристап за собирање информации е избран **формуларот за општините** како квалитативна техника на прибирање на информации. Формуларот е составен од 23 прашања, каде секое прашање користи еден или повеќе индикатори објаснети во оваа методологија. На овој начин им е дадена можност на учесниците (17те општини од скопскиот плански регион, без Град Скопје) подробно да ги одговорат прашањата,

користејќи дополнителни извори, линкови, слики и сл. Преку одговарањето на прашањата самите учесници имаат шанса да истражат низ своите оделенија што и колку е направено на вело план, да увидат дали има нешто што не е направено, а е ветено, да се мотивираат и инспирираат да направат нешто ново.

Дополнително анализата ја користи **анкетата за јавноста** како техника за истражување каде што податоците се собираат преку структуриран, веб-администриран прашалник до пошироката јавност и се анализираат со користење на квантитативни техники. Главната причина за овој пристап е потребата на студијата за поширок опсег на учесници кои употребуваат различни начини на активен транспорт за движење низ различни области на градот во различни периоди од денот. Целта на оваа техника е да се истражи корисничкото искуство од сработеното од општините. Анкетата за јавноста е направена на база на формуларот со прашања до општините. Сите прашања се преформулирани за да се добијат одговори од корисниците на активностите на општините.

Целта на анкетата за јавноста е да се добие мислење од самите крајни корисници за активностите на општините и истото да се искомунцира со самите општини. Бидејќи не се очекува голема прецизност во одговорите од анкетираниите граѓани (пречка е што не секој жител знае точно која инфраструктура спаѓа под која општина, град, кога е изведена, во чиј градоначалнички мандат итн.) ќе биде објаснето дека резултатите не се со научна сигнификанца туку се прецртување на јавното мислење.

Анкетата ќе биде отворена за јавноста 15 дена и се очекува да има преку 1.000 испитаници. Резултатите од анкетата за јавноста ќе бидат анализирани и споделени како посебни од резултатите добиени од самите општини во посебна категорија - „Највело општина според јавноста“.

Податоците добиени од формуларот за општините (квалитативен пристап) и анкетата за јавноста (квантитативен пристап) се примарни т.е. добиени преку директна комуникација со лица и институции. За да се обезбедат веродостојни податоци од општините информациите ќе бидат побарани преку барање за информации од јавен карактер, поради транспарентност на методологијата. Законски дозволеениот временски рок за одговарање на барање за информации од јавен карактер е 30 календарски денови. Бидејќи ЦОИ, како организатори на координатори на истражувањето се во константна комуникација со општините за самите прашања и методологијата во повеќе месечниот период пред испраќање на барањето, очекувано е од општините да успеат да ги одговорат сите прашања во зададениот рок поради претходна подготовка.

По примање на апликациите од страна на општините, стручно жири составено од член на Одржливи иницијативи (како организатор), НаТочак (како најеминентна и најдоказана активистичка група која низ годините соработува со општините за нивен велосипедски развој) и трети независни тела меѓу кои Центарот за развој на Скопски плански регион, според бодовниот систем од оваа методологијата, ќе ги верификуваат резултатите и ќе прогласат победник.

На тој начин ќе биде постигната соработка и синергија во спроведувањето на наградата за

највело општина 2023.

V. Евалуација и бодување на апликациите

Проектот „Највело општина“ со своите активности, меѓу кои и методологијата како појдовна точка, придонесува да некој град, во случајот за 2023 - Скопје, се приближи кон EGCLA наградата (European Green Capital & Leaf Award т.е. Европската зелена престолнина), како и кон CIVITAS иницијативата. Европската зелена престолнина за наградата за 2025 користи 7 индикатори поврзани со квалитет на воздух, вода, биодиверзитет, зелени површини, и одржливо користење на земјиштето, отпад и кружна економија, бучава, ублажување на климатските промени и адаптација на климатските промени. Овие индикатори се сумирани од претходни 12 кои биле користени во изминатите 10 години.

За методологијата на проектот „Највело општина“ да ја приближиме кон ЕГЛЦА наградата беа избрани 5 индикатори кои го оценуваат односот на општините со урбаниот велосипедизам, но и со митигација на климатските промени преку него.

Бте избрани индикатори се:

1. Квалитет, безбедност и функционалност на велосипедската инфраструктура
2. Ангажманот на општината кон жителите како потенцијални корисници на одржлив транспорт
3. Ангажманот на општината кон своите сектори, оделенија и претпријатија, но и соседните општини и надворешни соработници како партнери за велосипедски развој
4. Велосипедот како решение на проблемите со кои се соочува општината
5. Достапност на информации за велосипедската инфраструктура на веб профилите на општината?

Индикатор	Прашања кои кореспондираат со индикаторите
Квалитет, безбедност и функционалност на велосипедската инфраструктура	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 21
Ангажманот на општината кон жителите како потенцијални корисници на одржлив транспорт	3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 17, 18, 19, 22

Ангажманот на општината кон своите сектори, оделенија и претпријатија, но и соседните општини и надворешни соработници како партнери за велосипедски развој	1, 6, 7, 9, 12, 13, 16, 18, 19, 20, 23
Велосипедот како решение на проблемите со кои се соочува општината	4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 17, 19, 21, 22, 23
Достапност на информации за велосипедската инфраструктура на веб профилите на општината	6, 7, 12, 20

Од овие индикатори се избрани 4 групи на прашања кои покажуваат колку една општина инвестира во својот велосипедски развој:

1. Прашања поврзани со велосипедската инфраструктура во општината (кои носат вкупно 50 поени)
2. Прашања поврзани со политиките на општината (кои носат вкупно 30 поени)
3. Прашања поврзани со креирање јавна свест (кои носат вкупно 10 поени)
4. Прашања поврзани со буџетот на општината (кои носат вкупно 10 поени)

Најголемо значење е дадено на велосипедската инфраструктура во општините по парадигмата „инфраструктурата го моделира однесувањето“. Поточно инфраструктурата нема значење само како инфраструктура сама по себе, туку таа е круцијален дел од политиките и севкупно влијае на културата, на јавната свест итн, и има најголеми позитивни ефекти и врз животната средина. Втора група прашања по важност се политиките на општината, бидејќи важно е општината да води со свој пример, да ги обврзува своите јавни претпријатија и инвеститори да го ставаат велосипедот во прв план, но и да работат на стратешки документи кои ветуваат долгорочен раст и развој на урбаниот велосипедизам. Прашањата поврзани со креирање на јавна свест и со буџетот на општината се трето и четврто пласирани со ист број бодови бидејќи важно е да се посочи на самите општини дека активностите кои се релативно лесни да се изведат (како учество во паради, субвенции на велосипеди, едукацијата, популистичките фотографии од градоначалниците на велосипеди итн.) иако имаат позитивно влијание за јавната свест, не се круцијалните мерки кои тие мораат да ги преземат за да се сметаат за општина низ која граѓаните можат безбедно да возат велосипед и таа да го носи епитетот „највело општина 2023“.

Формуларот ќе има 23 + 2 прашања поделени во 4 + 1 групи. Секое прашање се бодува одвоено, а поените и начинот на оценување е искомунуциран до општините преку методологијата. Последните две прашања, кои се во посебна група, не се бодуваат. Првото од двете прашања е ставено за дополнување во посебна група ако самите општини сметаат дека има потреба да пишат нешто што не е опфатено во претходните 23

прашања. Последното прашање е за податоци поврзани со демографија, број на улици и буџет во последните 5 години поединечно.

На секое прашање се дозволени максимум 2.000 знаци (со празни места). Бидејќи формуларот за барање на информации од јавен карактер не дозволува прикачување фотографии, на општините им е дадена можност да ги добијат прашањата преку е-мејл, како би можеле да ги дополнуваат своите одговори. Освен со слики (максимум 20), одговорите можат да се дополнат со линкови и видеа, како и други релевантни документи или извештаи. Колажите од повеќе слики ќе се сметаат како една (споени пред-потоа фотографии и сл). Под секое прашање има подпрашање „ако одговорите негативно зошто општината не го прави тоа“ чија цел е да се открие подробно кои се конкретните пречки на општините за темата. Тие информации ќе служат на ЦОИ но и на самите општини за своите идни планови. Начинот на одговарање на прашањата (информации од јавен карактер или директна комуникација преку мејл) или вклучувањето на фотографии, линкови видеа и сл. нема да влијае на бодувањето, но ЦОИ го задржува правото да побара дополнителни податоци или фотографии од општините ако се сомнева во веродостојноста на одговорите или има потреба од дообјаснување на одреден одговор.

Бодовниот систем за оценување на одговорите на апликантите е детално објаснет во следната табела:

Категорија	Вкупно поени	Реден број	Прашање	Вкупно поени	Приоритет за бодување (1 - најголем, 10 - најмал)	Објаснување за бодувањето

Прашања поврзани со велосипедската инфраструктура во општината	50				
		<p>1.1 Дали Вашата општина има поставено паркинзи за велосипеди во периодот октомври 2021 - април 2023? Добар и функционален паркинг (како и лош паркинг) може да се види во овој прирачник за Основи на функционален паркинг за велосипеди - https://apbp.memberclicks.net/assets/docs/EssentialsofBikeParking_FINA.pdf</p> <p>Колку паркинзи на број, за колку вкупно велосипеди, за кои општински институции (општински објекти, училишта, градинки, пазари, библиотеки)? Колкав процент од општинските институции се „покриени“ со паркинг за велосипеди?</p> <p>Колку паркинзи на број, за колку вкупно велосипеди, за кои локации кои не се општински институции (плоштади, пренаменети постоечки паркинг места за автомобили, паркови, игралишта, трговски центри, шеталишта, автобуски постоечки, автобуски/железнички постоечки и станици, итн.)?</p>	8	<p>2</p> <p>1</p>	<p>Повеќе поени носат одговори за локации на кои не се законски приморан и да постават паркинзи (јавни институции) и ако се изведени по универзален дизајн по приложен иот водич</p>
		<p>2 Дали Вашата општина има изработено проект или изведено нова велосипедска патека или лента во периодот 2022-2023? Каде и кои се нејзините димензии (име на улица, ширина на велосипедска патека/лента по насока, во колку насоки е лентата и која е вкупната должина)? Која е подлогата на патеката/лентата. Во случај улицата да има променлива велосипедска патека/лента пишете ги вкупните димензии на секој тип одвоено. Во следните полиња пишете ги онаму каде што припаѓаат и ве молиме посочете дали улицата е едно или двонасочна и дали лентата е во насока на коловозот или во спротивна насока на движењето на колите:</p> <p>Двонасочна велосипедска патека на двете страни на улицата (проект или изведба)</p>	10	<p>1</p>	<p>Највеќе поени носат двонасочни патеки, па едностранни патеки, па ленти на улиците. Физичко одвојување (столпчиња) носат дополнит</p>

		<p>Еднонасочна велосипедска патека на двете страни на улицата (проект или изведба)</p> <p>Двонасочна велосипедска патека на едната страна на улицата (проект или изведба)</p> <p>Еднонасочна велосипедска патека на едната страна на улицата (проект или изведба)</p> <p>Двонасочна велосипедска лента на двете страни на улицата (проект или изведба)</p> <p>Двонасочна велосипедска лента на едната страна на улицата (проект или изведба)</p> <p>Еднонасочна велосипедска лента на двете страни на улицата (проект или изведба)</p> <p>Еднонасочна велосипедска лента на едната страна на улицата (проект или изведба)</p> <p>Зони за пешачење и возење велосипед (проект или изведба)</p>		<p>2</p> <p>3</p> <p>5</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>3</p> <p>6</p> <p>1</p>	<p>елни поени. Подлога од мазен асфалт носи поени, бехатонки не. Ленти во спротивна насока на еднонасочни маалски улички носат повеќе поени од ленти во иста насока. Поголема вкупна должина носи повеќе поени.</p>
	3	<p>Дали во периодот 2022-2023 Вашата општина има изработено проект или изведено нова велосипедска рекреативна патека која не се користи за урбан транспорт, памптрек, сообраќаен полигон за велосипеди или слична спортско-рекреативна / сообраќајно едукативна инфраструктура која не служи за урбан транспорт и не поврзува сообраќајна инфраструктура?</p>	2	<p>Сите имаат подеднакво приоритет</p>	<p>Овој тип на велосипедска инфраструктура не се користи за урбан транспорт, но има позитивно влијание за привлекување на населението кон велосипедите</p>
	4	<p>Дали Вашата општина има друга инвестиција во велосипедска или пешачка инфраструктура? Ако има, Ве молиме пишете каква, поткрепено со</p>	8		<p>Најмногу поени се доделуваат на инвестици</p>

		<p>податоци од периодот кога е пуштена во употреба и дополнителни слики.</p> <p>инсталирано бројачи на велосипеди</p> <p>поставено нови улични чешми</p> <p>систем за изнајмување велосипеди</p> <p>поставено столпчиња на пешачки патеки</p> <p>анализа на учесниците во сообраќајот на некоја своја раскрсница или јавен простор</p> <p>ослободено пешачка/велосипедска инфраструктура од паркирани возила</p> <p>средства за смирување на сообраќајот</p> <p>Друго</p>		<p>и кои директно влијаат на зголемување на бројот на велосипеди на улиците. По нив се мерките кои влијаат на безбедноста и комфорот на возењето.</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>1</p> <p>2</p>
	5	<p>На кој начин Вашата општина ја гарантира безбедноста на велосипедистите на улиците? Ве молиме пишете ги сите улици каде има велосипедска инфраструктура со објаснување на кои улици како е гарантирана безбедноста.</p> <p>Возење велосипеди на коловоз без никакво двоене од автомобилите</p> <p>Со поставување физички бариери како столпчиња, зеленило, бетонски ѕид</p> <p>Споделен простор на кој возилата се приморани да возат споро бидејќи улицата има физички препреки и приоритет имаат велосипедите</p> <p>Подигнати патеки</p> <p>Со цртање лента меѓу коловозот и велосипедската инфраструктура</p> <p>друго</p>	6	<p>Поцврста и погабаритна инфраструктура носи повеќе поени. Препорачливо е комбинација од повеќе мерки.</p> <p>4</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>
	6	<p>На кој начин Вашата општина ги комуницира со граѓаните своите активности за велосипедска инфраструктура и општо плановите за улиците?</p> <p>соопштенија пред изведба</p> <p>јавни презентации и расправи во фаза на планирање</p> <p>Веб анкети во фаза на планирање</p> <p>Друго</p>	5	<p>Најмногу поени носат активност и поврзани со транспарентно и навремено известување и вклучува</p> <p>3</p> <p>1</p> <p>2</p>

						ње на јавноста
		7	Дали Вашата општина јавно ги споделува проектите за улиците кои ги изведува и на кој начин? Ги огласува на огласна табла во објектот на општината Ги огласува на веб сајт Ги огласува на социјални медиуми Ги огласува на класични медиуми Друго	4	3 2 1 1	Најмногу поени носат активност и поврзани со транспарентно и навремено известување на јавноста, на што повеќе начини.
		8	Дали Вашата општина има наследено од претходната владеечка гарнитура (пред октомври 2021) проект поврзан со велосипедизам и дали планирате да го изведете? Ако да, наведете кој е тој проект.	2	1	Ова прашање носи малку поени бидејќи е прашање на политичка волја, но сепак е вредно за награда.
		9	Дали Вашата општина учествува во меѓуопштински или меѓуинституционален проект за изведба на велосипедска инфраструктура која би ја поврзала општината со соседните општини и/или центарот на градот? Ако да, наведете кој е тој проект.	5		Повеќе поени носат одговорот е за соработката со повеќе општини и за повеќе проекти.
Прашања поврзани со политиките на општината	30					

		<p>10 Дали во новите урбанистички документаии кои ги носи Вашата општина, досега се давани насоки за воведување велосипедски патеки/ленти, за пошироки тротоари од минималните, потесни коловозни ленти, или поточно подобрување на стандардите за урбана мобилност споредено со претходни документаии? Ако да, посочете ни донесени документаии со таков стандард и документаии во процедура (имиња на плановите).</p> <p>Воведување велосипедски патеки/ленти каде што немало (да се наведат улиците и урбанистичката документација)</p> <p>пошироки тротоари споредено со претходна документација (да се наведат улиците и урбанистичката документација)</p> <p>Потесни коловозни ленти споредено со претходна документација (да се наведат улиците и урбанистичката документација)</p> <p>Зголемување на уличен профил заради зголемување на улично зеленило (да се наведат улиците и урбанистичката документација)</p> <p>Друго</p>	6	<p>Повеќе поени носат документ и кои ги обврзуваат изведувајќи да вклучат велосипедска инфраструктура, помалку прирачници. Еднакво поени носат проширувања на тротоари споредено со претходни документаии и воведување велосипедски патеки/ленти каде што немало во претходната документација, како и стеснување на коловоз, а проширување тротоар. Исто така се цени зголемување на уличниот</p>
				1
				1
				1
				1

					профил заради обезбедување улично зеленило.
		11	<p>Дали Вашата општина ги обврзува инвеститорите да обезбедуваат паркинг за велосипеди во новите објекти? Ако да, по кој стандард и со која одлука? Дали имате да споделите пример на изведен приватен објект според тие стандарди? Дали е 100 % применето кај сите инвеститори?</p> <p>Постои обврска за инвеститорите да обезбедат паркинг за велосипеди во новите плански документации</p> <p>Постои обврска за инвеститорите да обезбедат паркинг за велосипеди со одлука на Совет за сите плански документации</p> <p>Стандардот ги следи препораките од Правилникот за урбанистичко планирање</p> <p>Стандардот ги надминува препораките од Правилникот за урбанистичко планирање</p> <p>Има веќе изведени објекти со тој стандард</p> <p>Друго</p>	5	<p>Повеќе поени носи одлука од страна на општински и Совет која веќе е влезена во пракса и повеќе поени носи повисок стандард.</p> <p>Доколку се приложи слика од проект и од изведен приватен објект со обезбеден велосипедски паркинг, тоа ќе се смета за бонус.</p>
		12	<p>Дали Вашата општина има изработено стратешки документ за велосипедскиот сообраќај? Визија, план на велосипедски патеки, буџет и слично? Ако има, Ве молиме споделете ни ги (вреди да се споменат и стратешки документи, примарно специјално поврзани со пешачкиот сообраќај, пристапноста и смирувањето на сообраќајот, а секундарно и содржината на ЛЕАП, доколку опфаќа мерки за овие типови сообраќај).</p>	5	<p>Најмногу поени носат специјализирани документи и за велосипедски сообраќај, по нив специјали</p>

		Стратешки документ за велосипедски сообраќај, велосипедска визија, план на велосипедски патеки, специјален буџет за велосипедски сообраќај		1	зиран документ и поврзани со мобилноста и на последно документ и за трета тематика кои во својата содржина ги опфаќаат овие теми
		Документи за пешачки сообраќај, пристапност, урбана мобилност и смирување на сообраќајот		2	
		Документи од друга тематика (пр. ЛЕАП) кои во својата содржина го опфаќаат пешачкиот и велосипедскиот сообраќај		3	
		Друго			
	13	Дали јавните претпријатија во Вашата општина (за одржување хигиена, зеленило, инфраструктура, паркинг, итн.) имаат посебен фокус за потребите на велосипедистите или самите тие употребуваат велосипеди во секојдневните работни активности?	3		
		имаат посебен фокус за потребите на велосипедистите (кастрат гранки од патеките, не оставаат косена трева на патеките, редовно ги чистат...)		1	
		Самите тие употребуваат велосипеди во секојдневните работни активности		1	
	14	Дали Вашата општина води каква било статистика поврзана со урбан велосипедизам?	5		Највеќе поени заслужуваат одговорите поврзани со долгорочно планирање на урбаниот велосипедизам и безбедноста на велосипедистите
		Колкав процент од вкупниот сообраќај припаѓа на велосипедскиот		1	
		Колку вкупно велосипеди се набавени со општинска субвенција		3	
		Вкупен број на организирани настани		5	
		Колку километри инфраструктура е изведена		2	
		Колку вкупно колку жртви се велосипедисти		1	
		Колку вкупно кражби на велосипеди		1	
		Колку вкупно паркинзи се поставени		4	
		Друго			
	15	Дали велосипедската инфраструктура е промовирана од Општината како дел од својата туристичка понуда? Ако да, на кој начин?	2		

		16	<p>Како би ја оцениле комуникацијата со граѓанскиот сектор во контекст на соработката за подобрување на велосипедската инфраструктура, со цел придонес во програмите и мерките за зголемување на учесниците во сообраќајот со велосипеди? Ве молиме објаснете преку примери и користејќи го нивото на учество според скалата на учество на Роберт Харт -</p> <p>https://cetplatform.mk/wp-content/uploads/2020/01/%D0%A1%D0%BA%D0%B0%D0%BB%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%BC%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D1%83%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE.pdf</p> <p>Споделено донесување на одлуки</p> <p>Иницирано и водено од граѓанскиот сектор</p> <p>Иницирано од Општината</p> <p>Консултирани и информирани</p> <p>Назначени но информирани</p> <p>Токенизам</p> <p>Декорација</p> <p>Манипулација</p> <p>Нема соработка со граѓанскиот сектор</p>	4		<p>Најмногу поени носи соработка во која Општината функционира заедно со граѓанскиот сектор, а најмалку кога не соработува или ги злоупотребува граѓаните</p>
					1	
					2	
					3	
					4	
					5	
					6	
					7	
					8	
					9	
Прашања поврзани со креирање јавна свест	10					
		17	<p>Напишете ги активностите/кампањите кои ги имате реализирано за подигнување на јавната свест за безбедноста на движењето на учесниците од ранливите групи во сообраќајот или за поттикнување употреба на активен транспорт преку превозни средства за микромобилност (велосипеди, тротинети, и сл.).</p> <p>Активности / кампањи за јавната свест за безбедноста во сообраќајот</p>	3		
					1	<p>Повеќе поени носат активностите и насочени кон сторителите на штетата</p>

					(возачи на моторни возила) отколку кон жртвите (пешаци и велосипедисти)	
			Активности / кампањи за промовирање на активен транспорт	1	Повеќе поени носат побројни и континуирани активности	
		18	Дали Вашата општина има едукативни активности во образовните објекти насочени кон младите за создавање на позитивни навики за користење на активен транспорт преку превозни средства за микромобилност? Ако има, Ве молиме споделете ги.	2	Повеќе поени носат побројни и континуирани активности	
		19	Дали Вашата општина дава личен пример преку целосна пристапност на нејзините објекти?	3	Повеќе поени носат долгорочни активности и инфраструктура која овозможуваат сите да возат велосипеди.	
			Преку финансиска или друга стимулација на вработените да доаѓаат со велосипеди на работа		2	Помалку поени носат активности поврзани со мотивација.
			Преку практично дизајниран и корисен велосипедски паркинг за вработените и посетителите		1	
			Преку градоначалник/политичари кои барем понекогаш користат велосипед		2	
			Преку целосно слеп и безбеден пристап на сите влезови во општинските објекти		1	
			Преку некој друг пример			

		20	Дали на интернет профилите на Вашата општина има информации поврзани со велосипедската инфраструктура, активности или било што друго поврзани со урбаниот велосипедизам? Ако има ве молиме пишете каде, што и во кој период е објавено.	2		Повеќе поени носат почесто и поширено лико покривање на темата урбан велосипедизам
Прашања поврзани со буџетот на општината	10					
		21	Дали Вашата општина во периодот 2022-2023 имала посебен буџет за велосипедска или пешачка инфраструктура? Ако да, колкав е тој буџет, колкав процент е од целиот општински буџет и колкав процент е од буџетот за улици и патишта?	3		Повисоки проценти би добиле повеќе поени
		Дали имала посебен буџет за велосипедска или пешачка инфраструктура?	1			
		Колкав е тој буџет?	3			
		Колкав процент е од целиот општински буџет?	2			
		Колкав процент е од буџетот за улици и патишта?	2			
		22	Дали Вашата општина има доделено субвенции за купување или поправка на средства за микромобилност (велосипеди, тротинети, и сл.)?	4		Повеќе поени носат различни типови на субвенции и во подолг период
		Дали има издадено субвенции средства за микромобилност (велосипеди, тротинети и сл)	1			
		Во која сума по средство	1			
		Вкупен предвиден и реализиран буџет	1			
		Во колку наврати во периодот 2022-2023	1			
		Дали имало субвенција за нешто поинакво од купување нов велосипед (сервис, дополнителна опрема итн.)	1			
		Друго				
		23	Дали Вашата општина има изведено некаква велосипедска инфраструктура или проект финансирани од надворешен соработник (домашна или меѓународна организација,	3		Повеќе поени носат

		институција, компанија итн.) и, ако да, кој проект, со кој соработник и во која сума?			повеќе проекти
--	--	---	--	--	----------------

Големината на општината, нејзиниот буџет или бројот на жители нема да бидат земени предвид при бодувањето. Сите општини од Скопскиот плански регион ќе бидат оценувани како еднакви. Сепак помалите општини кои имаат изведено нешто што се издвојува на вело план ќе бидат издвојувани како позитивен пример кој ќе биде комунициран со јавноста и останатите општини.

Нема да се даваат негативни бодови за прашањата кои ќе бидат одговорени негативно или нема да бидат одговорени.

Жири комисијата ќе ги бодува одговорите според бодовниот систем објаснет погоре и ќе ги верификува вкупно бодовите добиени по прашање. Целта е објективно оценување, но и инвестиција во долгорочна соработка меѓу ЦОИ и општините за помош при раст и развој на урбаниот велосипедизам во секоја општина поединечно.

Мерењето на влијанието на одговорите користејќи квантитативни пристапи е од клучно значење за да се изврши конечното бодување. Меѓутоа, имајќи ги предвид ограничувањата на напорите за собирање податоци и сложената средина во која се спроведуваат мерките, потребни се дополнителни напори за да се потврдат набљудувањата и да се комплетира разбирањето на влијанијата. На основно ниво тоа ќе биде направено со валидација од одговорното лице за евалуација (претставник на НаТочак) и лицето одговорно за спроведување на проектот (претставник на ЦОИ). Во таква интерактивна анализа, одговорното лице за евалуација треба да ги преиспита сите значајни аспекти на набљудуваното влијание, обидувајќи се да разбере како, зошто и колку промени настанале поради одредена мерка.

За посложени ситуации ќе бидат направени експертски состаноци со искусни луѓе активни во мобилноста, урбаното планирање и урбаниот транспорт. На овие состаноци ќе се дискутираат добиените одговори од општините, нивната евалуација и бодување извршено од одговорното лице за евалуација. Експертскиот состанок ќе ги потврди првичните заклучоци и ќе ги пополни ограничувањата во разбирањето на влијанијата и улогата на активностите за поддршка како што се комуникацијата, активностите за ангажирање на јавноста и вклучувањето на засегнатите страни (самите општини).

Овој начин на бодување и соработка со засегнати страни е по пример на CIVITAS иницијативата.

Другиот начин на собирање податоци (**анкетата за јавност**) нема да биде земена предвид во бодувањето за главната награда за највело општина според жири комисијата, но резултатите ќе бидат споделувани со јавноста и со самите општини. Ќе биде доделена посебна награда за општината која според јавноста е сметана за највело општина.

Третата категорија за највело општина ќе има фокус на иднината, со цел да се открие која општина од Скопскиот плански регион ќе биде „**најамбициозна општина со најамбициозен градоначалник за остатокот на градоначалничкиот мандат**“ (периодот 2023-2025). Таа општина ќе биде избрана според посебно прашање, пратено на мејл како посебен формулар до сите 17 општини. Целта на ова прашање е да се открие што планираат да изведат во преостанатиот период од своите мандати, да се мотивираат да го изведат тоа што го ветиле, но и да изведат нешто ново што до сега не го промовирале.

С. Конечно решение од комисија

Конечното решение за тоа која општина е **највело општина во 2023** според податоците добиени од самите општини ќе го донесе повеќечлена комисија создадена од стручни лица за урбан транспорт, мобилност и урбан развој, претставници од релевантни здруженија на граѓани, од велосипедската заедница - НаТочак, како и од Скопски плански регион и други надворешни тела.

Комисијата ќе има задача да ја потврди процедурата за избор на највело-општината и дека бодовите се соодветно доделени на општините.

Податоците добиени од анкетата за јавност ќе бидат анализирани од членови на НаТочак и ЦОИ и ќе бидат презентирани на јавноста и општините преку визуелизации, табели и графикони. Бидејќи квантитативната анализа е строго статистичка активност, **„највело општина според јавноста“** ќе биде избрана според јавното мислење, без експертска анализа со повеќечлено жири од различни поздини.

Победникот во категоријата за **„најамбициозна општина со најамбициозен градоначалник за остатокот на градоначалничкиот мандат“** ќе биде одлучен според евалуацијата презентирана погоре за наградата за „највело општина“ во 2023. Евалуацијата и бодувањето ќе бидат изведени на истиот начин како за изборот за „највело општина во 2023“



Изработката на оваа методологија е финансирана преку проектот „ГОи во акција за климатските промени, спроведуван од Еко-свест во партнерство со Македонското здружение на млади правници-МЗМП и Организацијата за промовирање на природните вредности и луѓе-CVNP. Изразените ставови и мислења се на авторот/авторите и издавачот и нужно не ги одразуваат позициите и ставовите на Еко-свест и на донаторот - Владата на Шведска.