



НОВИТЕ УЛИЦИ ВО СКОПЈЕ И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА НА ГРАЃАНИТЕ

НОВИТЕ УЛИЦИ ВО СКОПЈЕ И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА НА ГРАЃАНИТЕ

Овој проект се реализираше со поддршка на грантовата шема од Мрежа 23, проект финансиран од Европската Унија. За содржината на овој документ (овој прилог) се одговорни авторите и на никој начин не ги рефлектираат ставовите на партнерските организации кои го спроведуваат проектот Мрежа 23 и Европската Унија.



СОДРЖИНА:

I. МЕТОДОЛОГИЈА

II. ДОМАШНА РЕГУЛАТИВА

III. РЕГУЛАТИВАТА ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

IV. СТУДИИ НА СЛУЧАЈ

1. ДРЕЗДЕНСКА
2. ВАРШАВСКА
3. 29-ТИ НОЕМВРИ
4. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ
5. САМУИЛОВА
6. КЕМАЛ СЕЈФУЛА

V. ЗАКЛУЧОЦИ

VI. ПРЕПОРАКИ

I. МЕТОДОЛОГИЈА

Оваа анализа беше изработена согласно стандардизирана методологија за испитување и евалуација на јавни политики во однос на просторно планирање и човекови права. Одговарајќи на насоките на проектот “Мрежа 23” и правата од интерес на Поглавјето 23 на Европската Унија, беше изработена методологија која што теоретски и практично ги испитува промените настанати по реновирањето на б улици на територијата на 3 општини во Градот Скопје по однос на правото на здрава животна средина, одржлив развој, правата на лицата со попреченост и посебни потреби во движењето (повозрасни граѓани, деца, родители со деца, велосипедисти и др.), како и функционална јавна администрација.

За таа цел, беа спроведени следниве методолошки пристапи:

- **Избор на улици**
- **Теренско бележење**
- **Мерење на улиците со сателитски снимки**
- **Разговори со органи на локалната самоуправа задолжени за проектирање и изведба на нови улици**
- **Анализа на регулативна рамка**
- **Анализа на европска регулатива**
- **Разговори со жители, поминувачи, институции, деловни субјекти и други засегнати страни на предвидените улици**
- **Дописи и интервјуа со надлежни органи во општините**

Избор на улици

На почетокот беше поставена задача да се изберат 6 улици од 3 различни општини во Градот Скопје со различно ниво на урбан развој и различни практики во реновирањето и изградбата на улици и булевари. Општините Карпош, Центар и Чаир беа избрани како општини со најголеми меѓусебни разлики во однос на историја, простор, население и развој. Првата, како релативно нова општина, со многу простор и зеленило, богата, плански градена и урбанизирана е речиси во целосна спротивност со Општина Чаир, најгусто населената општина во Македонија, со долга историја како еден од најстарите делови на градот, има значително помалку средства, а многу поголеми потреби во однос на урбанизацијата и уредувањето на јавниот простор. Општина Центар пак е административен и деловен центар на Скопје, со речиси сите поглавни национални институции сконцентрирани во нејзиното јадро, со големи проблеми во однос

на сообраќајот, јавниот простор и зеленилото, но и со поголеми финансиски и административни можности.

Затоа беше составена подолга листа на улици на територијата на овие три општини реновирани во изминатите 10-ина години. При составувањето на оваа листа беа консултирани и самите локални самоуправи. Сепак, воочлив беше проблемот што во Општината Чаир не постоеја улици реновирани во дадениот временски период, реновирани од самата Општина, а кои ги задоволуваа параметрите за споредба и анализа. (Улиците реновирани од Општина Чаир во изминатите десетина години се мали, сервисни, без тротоари/зеленило/урбана опрема и сл., па споредбата на практиките, како и темелните права на граѓаните со другите 2 општини немаше да биде соодветна). Затоа, беа избрани 2 улици на територијата на општината реновирани од Град Скопје, а една од нив е и гранична улица помеѓу општините Чаир и Центар.

Ова е листата на анализирани улици:

- 1. УЛ. ДРЕЗДЕНСКА** (реновирана од Општина Карпош)
- 2. УЛ. ВАРШАВСКА** (реновирана од Општина Карпош)
- 3. УЛ. 29-ТИ НОЕМВРИ/КОСТУРСКИ ХЕРОИ** (реновирана од Општина Центар)
- 4. БУЛ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ** (на територија на Општина Центар, но реновирана од Град Скопје)
- 5. УЛ. САМУИЛОВА** (гранична улица меѓу општините Центар и Чаир, реновирана од Град Скопје)
- 6. УЛ. КЕМАЛ СЕЈФУЛА** (на територија на Општина Чаир, но реновирана од Град Скопје)

Теренско бележење

Покрај деск истражувањето на промените на 6-те улици, беше спроведено и теренско истражување за да се согледаат можните разлики во однос на снимките/плановите/фотографиите. Теренското бележење се состоеше во мерење на ширина/должина на коловоз, тротоари, велосипедски патеки, број на дрвја и друго зеленило, состојбата со урбаната опрема, сообраќајните знаци итн. При ова бележење се фотографирани проблемите, но и добрите аспекти на реновирањето, а и во овие прилики е разговарано со жителите и корисниците на улиците.

Мерење на улиците со сателитски снимки

Помошта на Google Earth сателитското набљудување на просторот беше од особена

важност за мерењата и споредбите на избраните улици. Користејќи ги програмските алатки се мереа должините на коловозите, нивните широчини, како и нивните содржини.

Можноста за патување низ временските снимки беше од особена важност за можноста за споредба со сегашната состојба. Google Earth овозможува гледање на сателитски снимки според различни години, па така, ако некоја улица е реновирана во 2010 година, овој програм нуди можност да се споредат сателитските снимки од 2009 и 2011 година. Уште повеќе, сателитските снимки, за разлика од урбанистичките планови можат да покажат состојба со јавното зеленило, урбаната опрема, сообраќајните практики, користењето на јавните површини итн.

Иако на почетокот на оваа анализа беше планирано да се користат и деталните урбанистички планови на општините за

евалуирање на промените, се покажа дека улиците во потполност одговараат на параметрите зададени во ДУП-овите, сепак нудејќи недоволни и непотполни информации и податоци за вистинските состојби.

Разговори со органи на локалната самоуправа задолжени за проектирање и изведба на нови улици

Пред почетокот на истражувањето, истражувачите одржаа разговори со органите на Општина Карпош и Општина Центар задолжени за проектирање и изведба на нови улици. Се дискутираше целиот процес почнувајќи од регулативата, европските практики, политичката волја и изборните ветувања, практиките околу проектирањето, дијалогот со граѓаните и засегнатите групи, квалитетот на изведбата итн. Особено внимание се посвети на прашањата со урбаната опрема, паркирањето и зеленилото на реновираните улици.

Разговорите покажаа дека во двете општини постојат слични практики при реновирањето на улиците, а како што покажува оваа анализа и понатаму, се соочуваат и со слични проблеми и предизвици.

Разговори со жители, поминувачи, институции и деловни субјекти на предвидените улици

Во текот на ова истражување, при теренските мерења, се разговараше со случајни поминувачи, како и постојано населени правни лица на зададените улици. Плоштад Слобода изготви прашалник, кој што беше тестиран и адаптиран по првите неколку интервјуа, кој опфати неколку кратки прашања од аспектите на интерес на анализата, но оставаше простор и за личен и автентичен инпут од страна на граѓаните. Отвореноста на прашалникот даде најголема вредност, затоа што некои од прашањата и примерите кои ги дадоа луѓето затекнати на улиците, не можеа да бидат ни претпоставени од страна на истражувачите.

(факсимил од прашалникот)

Особено внимание се посвети на изнаоѓање на соговорници од посебен интерес за истражувањето, односно групите со загрозени темелни права (повозрасни граѓани, велосипедисти, родители со деца, лица со пречки во движењето итн.), за да се дознае нивната гледна точка и нивните проблеми пред и по реновирањето на улиците.

При разговорите со институциите сместени на овие улици, како и дуќаните и фирмите, се користеа истите прашалници, со адаптирани прашања соодветни на соговорникот. Се испратија писма со прашања за нивните практики, нивните потреби и проблеми, како и барања за оценки на улиците пред и по реновирањето..

II. ДОМАШНА РЕГУЛАТИВА

Реновирањето на улица подразбира истовремено планирање и решавање на повеќе прашања: сообраќајни, имотни, безбедносни, просторни и прашања од животната средина. Самото тоа, подразбира спроведување на реконструкцијата со долгорочно консултирање на комплексна законска регулатива, но и други правни акти, како и исполнување на некои краткорочни и привремени стандарди, кои, исто така, се законски регулирани. При реконструкција на една улица, на пример, важно е техничкото проектирање, запазување на стандарди за пешачка/возачка/велосипедска површина, пристапност, но и обезбедување на основни услови за користење на локалноното население, за време на реконструкцијата. Дополнително, планираната нова пешачка патека, може да навлегува во нечив приватен имот, па тоа прашање дополнително да треба да се репава помеѓу сопствениците и надлежната јавна институција.

Така, при спроведеното истражување беа разгледени следниве правни акти и беше евалуирана застапеноста на одредбите за темелните права на граѓаните во нив:

- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата
- Закон за градежно земјиште
- Закон за градење
- Закон за Градот Скопје
- Закон за јавни набавки
- Закон за јавните патишта
- Закон за просторно и урбанистичко планирање
- Правилник за категоризација на јавните патишта

Притоа, како најважни членови/ставови во однос на темелните права на граѓаните се издвоија следниве:

ЗАКОН ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

ЧЛЕН 3-А

(1) Државните органи, органите на општините и градот Скопје, правните лица, физичките лица и другите учесници во сообраќајот ги развиваат хуманите и етичките односи во сообраќајот, ја поттикнуваат солидарноста на учесниците во сообраќајот со што придонесуваат за заштита на животот и здравјето на луѓето, особено на децата, старите и изнемоштени лица, лицата со посебни потреби и водат грижа за заштита на животната средина.

ЗАКОН ЗА ПРОСТОРНО И УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ

ЧЛЕН 2

Просторното и урбанистичкото планирање е континуиран процес кој се обезбедува со изработување, донесување и спроведување на

просторен план и урбанистички планови со цел да се обезбеди уредувањето и хуманизацијата на просторот и заштитата и унапредувањето на животната средина и природата.

ЧЛЕН 4

(1) Со просторното и урбанистичкото планирање се одредуваат основните начела во процесот на планирање и уредување на просторот.

(2) Начела во процесот на планирање и уредување на просторот се:

- услови за хумано живеење и работа на граѓаните,
- надминување на урбаните бариери на лицата со инвалидитет,
- оддржлив развој,
- заштита и унапредување на животната средина и природата,
- јавност во постапка за донесување и

спроведување на плановите и – усогласеност со европските нормативи и стандарди во планирањето и уредувањето на просторот.

Овие правни акти беа исто така анализирани од аспект на запознавање на стандардите за градба на улици (минимални широчини на пешачки површини, правила за коловози, велосипедисти итн.)

Македонската законска рамка, во која влегува реконструкција на јавните патишта- улици како активност на јавните институции, во одредена мера е усогласена со правните акти кои го уредуваат ова прашање во земјите во ЕУ. Сепак, постои недостаток од синхронизација помеѓу правните акти, со примарна цел заштита и интеграција на послабите категории учесници во сообраќај и заштита на животната средина.

III. ЕУ РЕГУЛАТИВА

Трагајќи по регулатива на Европската Унија која што се однесува истовремено на темелните права на граѓаните и јавните простори и улиците, може да се заклучи дека оваа проблематика е третирана веројатно повеќе од националната, односно локалната регулатива, а помалку третирана од легислативата на Унијата. Актите на Унијата кои ги допираат овие две групи на прашања најмногу се однесуваат на правото на квалитетен јавен превоз и здрава животна средина.

Во комуникацијата од Комисијата до Советот и Европскиот парламент за Тематска Стратегија за урбана животна средина (Thematic Strategy on the Urban Environment) уште во самиот вовед, се подвлекува значењето на урбаниот развој и здравјето на луѓето, како и потребата од одржлив урбан развој.

“Постојат сè поголеми загрижености за состојбата на европскиот урбан развој. Предизвиците со животната средина во градовите имаат значајни последици врз човековото здравје, квалитетот на живот и економските перформанси на самите градови.”

Во декларацијата од Толедо од 2010 година (Toledo Declaration) која се надоврзува на Повелбата од Лајпциг и Референтната рамка за европски одржливи градови се вели: со намера да се оствари моделот на поаметни, поодржливи и социјално инклузивни градови, министрите ја нагласија важноста на (меѓу другото):

- Свкупниот урбан квалитет, одреден од квалитетот на јавните простори и урбаните пејсажи направени од човекот и архитектурата се суштински услов за воспоставување пријатна средина за урбаната популација, но и исто така за глобалната привлечност и конкурентност на градот.

Удобноста и ефективноста на просторното и урбанистичко планирање како политика за интегрирање на еколошки, социјални и економски цели.

Од друга страна, Комуникацијата од Комисијата до Европскиот парламент, Советот, Европскиот комитет за економски и социјални прашања и Комитетот на регионите – Акциски план за мобилност во градовите (Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Action Plan on Urban Mobility) нуди конкретни мерки во делот на јавниот превоз:

“Личностите со пречки во движењето имаат право на пристап до јавниот превоз под еднакви услови со останатите. Значаен напредок е

остварен со автобусите со ниски подови, но другите средства за јавен превоз како метроата се често непристапни”, додека во членот 9 се наведува дека “потписниците ќе преземат соодветни мерки за да се обезбеди еднаков пристап до јавниот транспорт”.

“Постојат сè поголеми загрижености за состојбата на европскиот урбан развој. Предизвиците со животната средина во градовите имаат значајни последици врз човековото здравје, квалитетот на живот и економските перформанси на самите градови.”

Пакетот за мобилност во градовите на Европската комисија од 2013 година (Urban Mobility Package) каде централно место зазема Комуникацијата од Комисијата до Европскиот парламент, Советот, Европскиот комитет за економски и социјални прашања и Комитетот на регионите кон заедничка конкурентна и ефикасна мобилност во градовите вели дека правењето на урбаните центри што подостапни повлекува правење избори за употребата на урбаниот простор. Простори за достава, автобуски ленти, возила,

паркинг, пешачки простори, велосипедски патеки се натпреваруваат за простор и градовите мораат да удоволат на овие барања согласно локалните приоритети и околности.

Директивата за учество на јавноста 2003/35/ЕЗ предвидува обврска за учество на јавноста при изработка на планските документи за кои се спроведува оценка на ефектите/влијанието на одредени планови и програми врз животната средина, како и за учеството на граѓаните при носење на локалните одлуки. Според оваа директива, јавноста има право да изрази забелешки и коментари во периодот пред носење на одлуките, а притоа истите да бидат со сериозност разгледани. Како што ќе се види понатаму во заклучоците и препораките, оваа директива во Македонија донекаде се спроведува, при носењето на урбанистички планови, но не и при градењето/реновирањето на улици.

IV. СТУДИИ НА СЛУЧАЈ

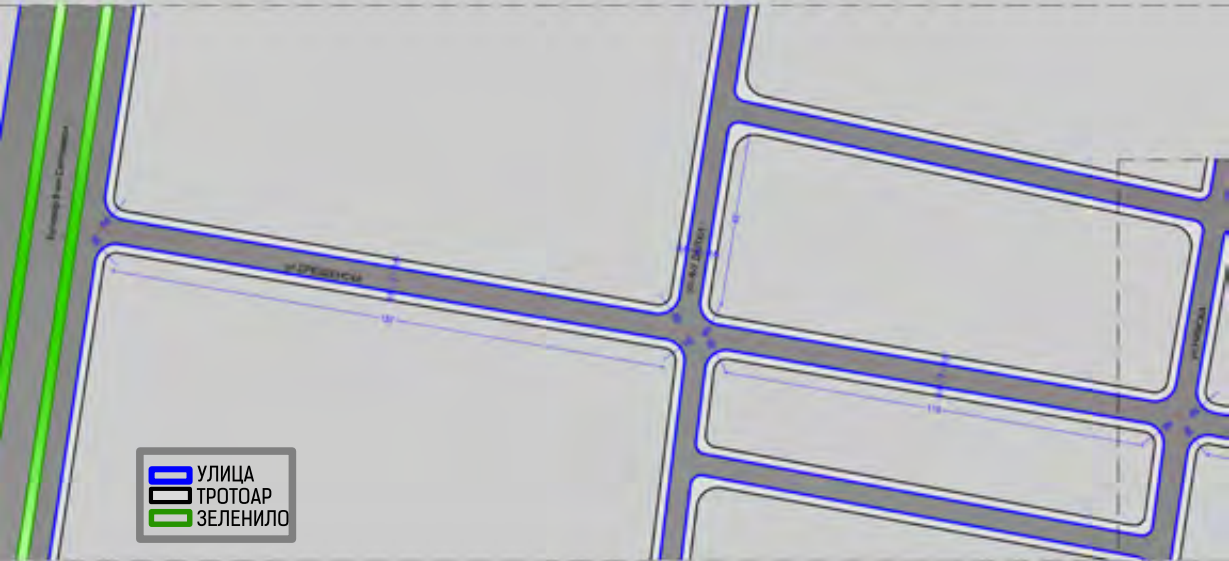
1. УЛИЦА ДРЕЗДЕНСКА

Улицата „Дрезденска“ е локална улица во Општина Карпош, која спојува две поголеми скопски сообраќајници:

- ул. „Франклин Рузвелт“ и бул. „8 Септември“.
- Општината Карпош ја реконструираше оваа улица во текот на 2010год. и тоа според годишната програма на Секторот за уредување на градежно земјиште и комунални работи. Според нивните соопштенија, трошоците за реконструкција на тротоарите се 3.3 милиони денари, за асфалтирање на коловозот 3.4 милиони денари и за атмосферска канализација 3.9 милиони денари.

Улицата „Дрезденска“, од почеток до крај овозможува сообраќај во двата правци. На неа се избројани седум крстосници и ниеден семафор, сообраќајната сигнализација е целосно

ДРЕЗДЕНСКА



хоризонтална или со сообраќајни знаци. На улицата доминира ниска градба и објекти за домување, со исклучок на неколку значајни јавни институции. Долж улицата „Дрезденска“ се наоѓа Ученичкиот дом на Град Скопје „Здравко Цветковски“ во кој домуваат средношколци од државата, основното училиште „Војдан Чернотински“, Агенцијата за катастар на недвижности, Градежен институт Македонија, а пристап има и до КУД „Мирче Ацев“, Педагошката академија и Домот за постдипломци и докторанди „Атанас Близнаков“. На улицата може да се сретне мал број на приватни бизниси, канцеларии или маркети и една такси станица.

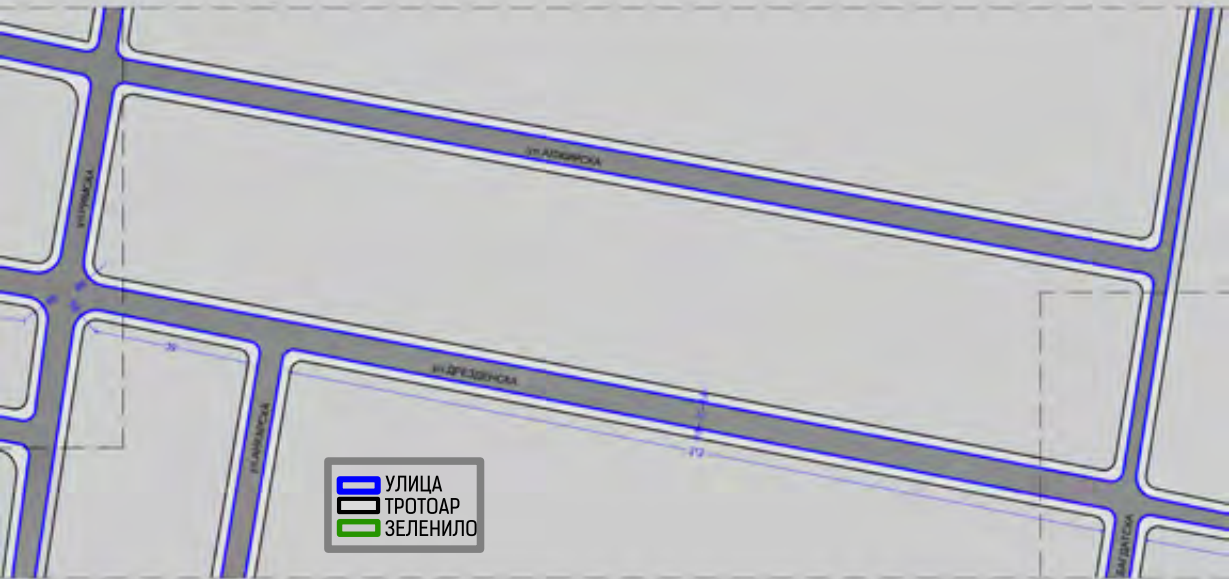
Според видот на институциите и објектите, оваа улица ја користат граѓани кои имаат работа во набројаните институции или ги оставаат/земаат децата на/од училиште. Голем дел од овие активности се одвива со помош на возилата, па затоа, во одредени часови од денот, на оваа

улица се создава метеж кој ја доведува во опасност безбедноста на пешаците, но и другите учесници во сообраќајот. Коловозот е квалитетно асфалтиран и практично ги стимулира возачите да возат побрзо, велат жителите на оваа улица. И покрај присутните пристапни рампи, а поради задоволителната широчина и на коловозот, велосипедскиот сообраќај претежно се одвива на него, бидејќи тоа претставува единствената постојано рамна површина за возење, за разлика од тротоарите, но воедно и најопасна поради ниското ниво на свест во сообраќајот. Учесниците се навидум одвоени, послабите позаштитени, но повторно подредени на возилата, обврските и навиките на возачите.

Јавното претпријатие „Градски паркинг“ – Скопје веќе некое време ги изразува своите намери и буџетски го планира воведувањето на зонско паркирање во Општина Карпош, но тие намери до сега не се реализирани.



ДРЕЗДЕНСКА



По секојдневниот хаос којшто настануваше од комбинација на возила на корисниците на услугите на јавните институции и возила на жителите кои не ги користеа паркинг местата во рамките на своите домови, Општината ги заостри мерките за казнување и отстранување на возилата, но и апелираше со кампањи до локалното население. Овие напори вродија со достигнување на повисоко ниво на свест, задржано до моментот на оваа анализа. Некои од јавните институции долж улицата имаат предвидено паркинг простор во рамки на својата парцела (како на пр. основното училиште Војдан Черндрински во школскиот двор, повторно, на сметка на пешаците – учениците), но повеќето од нив не. Особен метеж се јавува во работните часови пред зградата на Агенцијата за катастар на недвижности и во него, најзагрозени се оние кои не се со возило.

Движењето по оваа улица, сепак, во вториот дел од денот (по завршување на

работното време) е побезбедно, непрекинато и не ги присилува невозачите да земаат непланирани рути и патеки. Освен зеленилото на приватните парцели долж улицата, на неа нема јавно зеленило, контејнерите се на коловоз и има мал број на приватно истакнати рекламни панели и импровизации. Тротоарите се исто така реновирали и нивната широчина го задоволува минимумот пропишан со Законот за просторно и урбанистичко планирање. Често поставените ниски рабници се потребни за локалното население да може да ги внесува возилата на своите паркинг места и сè поретко злоупотребувани од останатите возачи.

Во разговори и интервјуа со жители на оваа улица и корисници на услугите на установите кои се наоѓаат на неа, дојдовме до сознанија кои се во согласност со нашите набљудувања и анализа:

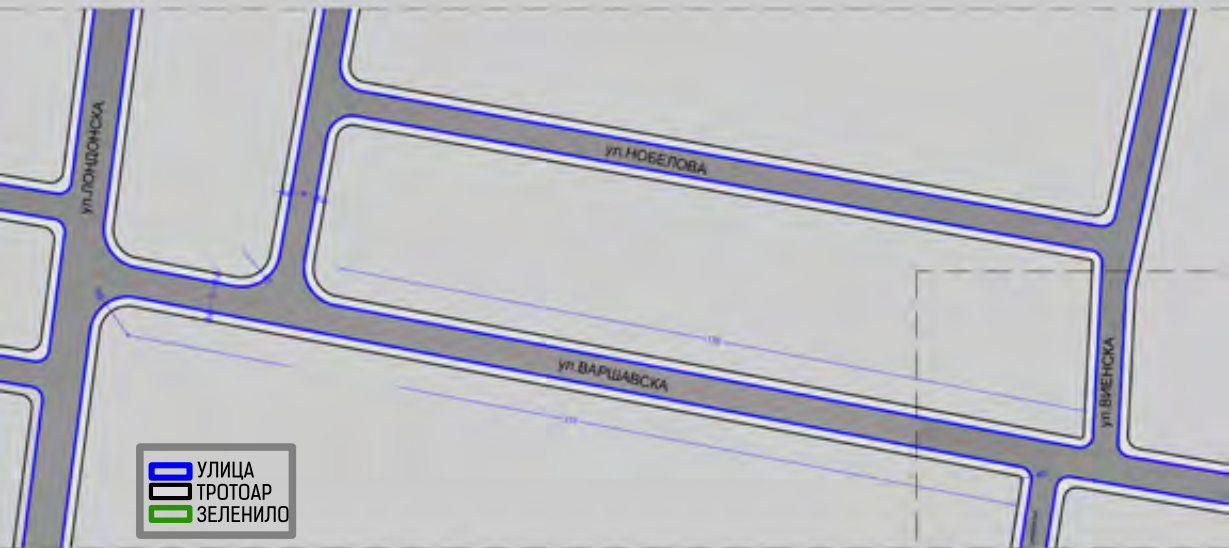


2. УЛИЦА ВАРШАВСКА

- реконструкцијата на улицата најмногу придонесе за лесно и практично движење на возилата
- покажана е основна грижа за пешаците и нивната безбедност, особено оние од поранливите категории
- метежот со сопирање и паркирање на возилата на тротоарите е намален, но околу Агенцијата за катастар и недвижности е и понатаму актуелен
- инфраструктурата е задоволителна и не покажува отстапувања или дефекти при екстремно дождливи услови на пример
- и покрај проблемите во одреден дел од денот, граѓаните не го наоѓаат транзитирањето по оваа улица премногу стресно.

Улицата „Варшавска“ е локална улица во Општина Карпош, која спојува две скопски сообраќајници: ул. „Франклин Рузвелт“ и ул. „Лондонска“. Таа е логично продолжение на улицата „Дрезденска“, но прекината од булеварот „8 Септември“, а всушност е и последна етапа од од улицата што во Општина Центар започнува како „Иван Милутиновиќ“ („Владимир Полежановски“) и ги поврзува Центар и Карпош за пешаците. Оваа улица е реконструирана во неколку наврати во текот на 2010 и 2011 година, вклучувајќи реконструкција и асфалтирање на коловозот, тротоарите, изградба на приклучоци за фекална и атмосферска канализација, сливници, изградба на кружен тек (на вкрстувањето со улица „Париска“), хортикултурно уредување на зафатот и ново осветлување на таа локација. Според Општината, овој зафат е направен во согласност со годишната програма на Секторот за уредување

ВАРШАВСКА



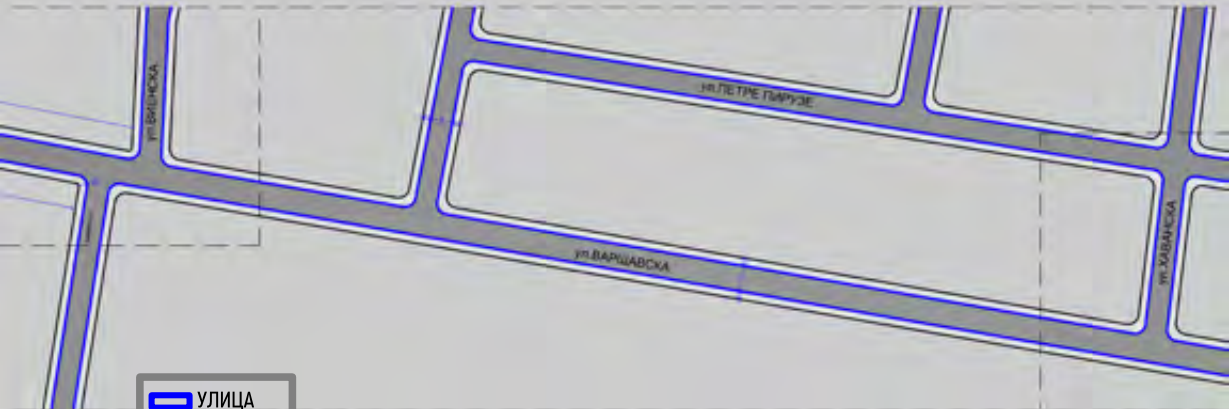
- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

на градежно земјиште и комунални работи и без трошоците за кружниот тек, чинел 20 милиони денари. Податоците за оваа реконструкција се доста неуредно пласирани на веб страната на Општината.

Улицата „Варшавска“, овозможува сообраќај во двата правци, од почеток до крај. На неа се избројани осум вкрстувања со други улици, од кои едно е во вид на кружен тек, и ниеден семафор. Сообраќајната сигнализација е целосно хоризонтална или со помош на сообраќајни знаци, а коловозот е добро осветлен навечер. Улицата е карактеристична по ниска градба за домување, но и неколку новоизградени стамбени згради. Освен придружните мали локални бизниси и обрти (најчесто дуќани или мали угостителски објекти) долж улицата, од неа се пристапува до неколку јавни институции, и тоа: Комисија на Фондот за пензиско и инвалидско осигурување на Македонија, СУГС „Георги Димитров“,

детската градинка „Мајски цвет – Тафталице 1“, Основното училиште „Јан Амос Коменски“, како и новоизградениот објект – градинка „Јахја Кемал“. Долж „Варшавска“ се наоѓа и едно заградено детско спортско игралиште, што дополнително ја зголемува фреквенцијата на млади пешаци, т.е. ранливи учесници во сообраќајот.

Според видот на институциите и објектите, оваа улица најмногу ја користи локалното население, ученици и средношколци, а особено родители кои ги оставаат/земаат децата на/од училиште. Во работно време, пешачкиот и автомобилски сообраќај се интензивни, а велосипедскиот, поради широчината на коловозот, во одредена мерка се одвива непрекинато. Дополнителна причина што велосипедскиот сообраќај се одвива по коловозот е што тоа е единствената постојано рамна површина по која може непрекинато да се вози. Но, квалитетот на новоасфалтираниот коловоз практично ги



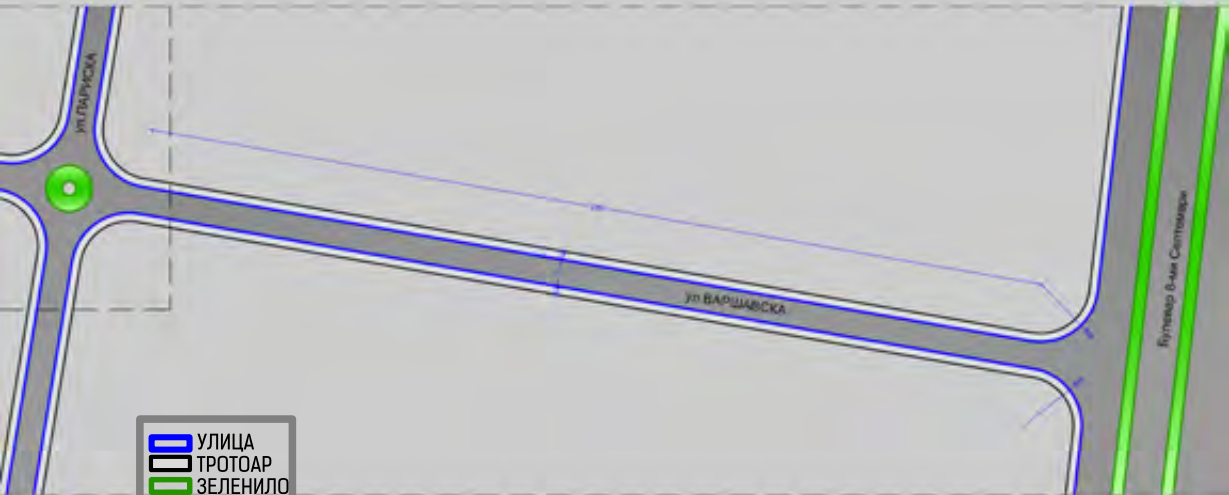
	УЛИЦА
	ТРОТОАР
	ЗЕЛЕНИЛО

охрабрува возачите да возат побрзо, велат сите анкетирани жители на оваа улица. Рабниците на тротоарите се ниски и некавалитетни, па прво ги стимулираат возачите да ги сопираат возилата качени, а со пречеста употреба од тој вид, рабниците се разронуваат и веќе не претставуваат заштита од паркирање, туку можност за полесно паркирање.

Јавното претпријатие „Градски паркинг“ – Скопје веќе некое време ги изразува своите намери и буџетски го планира воведувањето на зонско паркирање во Општина Карпош, но тие намери до сега не се реализирани. На делови на улицата „Варшавска“ има несанкционирано паркирање во јавно зеленило (при гимназијата георги Димитров), паркирање лево на коловоз, како и паркирање на простор предвиден за тоа, конкретно во рамки на парцелите на новоизградените стамбени згради. Како и долж улицата „Дрезденска“, така и тука беше потребна

активност за подигање на свеста на локалното население да ги паркира личните возила внатре своите дворови/паркинзи, како би можеле да се санкционираат оние кои ќе паркираат на тротоарите и пред куќите на жителите. Проблемите со краткотрајно сопирање или паркирање на автомобилите постојат најмногу во работно време и во времињата кога наставата во една од образовните институции на улицата почнува или завршува..

Движењето по оваа улица, сепак, во вториот дел од денот (по завршување на работното време) е побезбедно, непрекинато и не ги присилува невозачите да земаат непланирани рути и патеки. Освен зеленилото на приватните парцели долж улицата, на неа нема јавно зеленило, контејнерите се добро (партерно) сместени (пристапни за корисниците и камионите на ЈП Комунална хигиена, а не му пречат на сообраќајот) и има мал број на приватно истакнати



рекламни панели и рекламни импровизации. Тротоарите се исто така реновирани и нивната широчина го задоволува минимумот пропишан со Законот за просторно и урбанистичко планирање. Често поставените ниски рабници се потребни за локалното население да може да ги внесува возилата на своите паркинг места и сè поретко злоупотребувани од останатите возачи.

Набљудувањата од теренското снимање и анализа се поклопуваат со ставовите на анкетираното локално население долж улицата „Варшавска“:

- реконструкцијата на улицата најмногу придонесе за полесно и практично движење на возилата
- кружниот тек, поради сообраќајната некултура, сè уште знае да претставува проблем
- покажана е основна грижа за пешаците




и нивната безбедност, особено оние од поранливите категории

- слабиот квалитет на тротоарите и рабниците е видлив, тие се расклатени или се распаѓаат по само две години од реконструкцијата
- инфраструктурата е задоволителна и не покажува отстапувања или дефекти при екстремно дождливи услови на пример
- граѓаните не го наоѓаат транзитирањето по оваа улица премногу стресно.

ул. ХАВАНСКА

ул. ВАРШАВСКА

ул. ПАРИСКА

	УЛИЦА
	ТРОТОАР
	ЗЕЛЕНИЛО



3. УЛИЦА 29-ТИ НОЕМВРИ

Улицата „29 Ноември“ или „Костурски Херои“ е локална улица во Општина Центар, која преку булеварот „Партизански одреди“ пешачки ја поврзува населбата Капиштец со Дебар маало и Градскиот парк во Скопје. Општинската администрација веќе некое време развива стратегија за сообраќајно поврзување на градските четврти „Буњаковец“ и „Дебар маало“ токму преку оваа улица.

Според медиумите, ова е првата реконструирана улица во Општина Центар во 30 години. Реконструкцијата се одвиваше во две фази, едната се состоеше само во промена на режимот на сообраќајот и обнова на тротоарите (крај на 2011год.), а втората фаза (11.2013 – 05.2014год.) претставуваше комплетна реконструкција на коловозот, рабниците и пешачките површини, промена на остатокот на

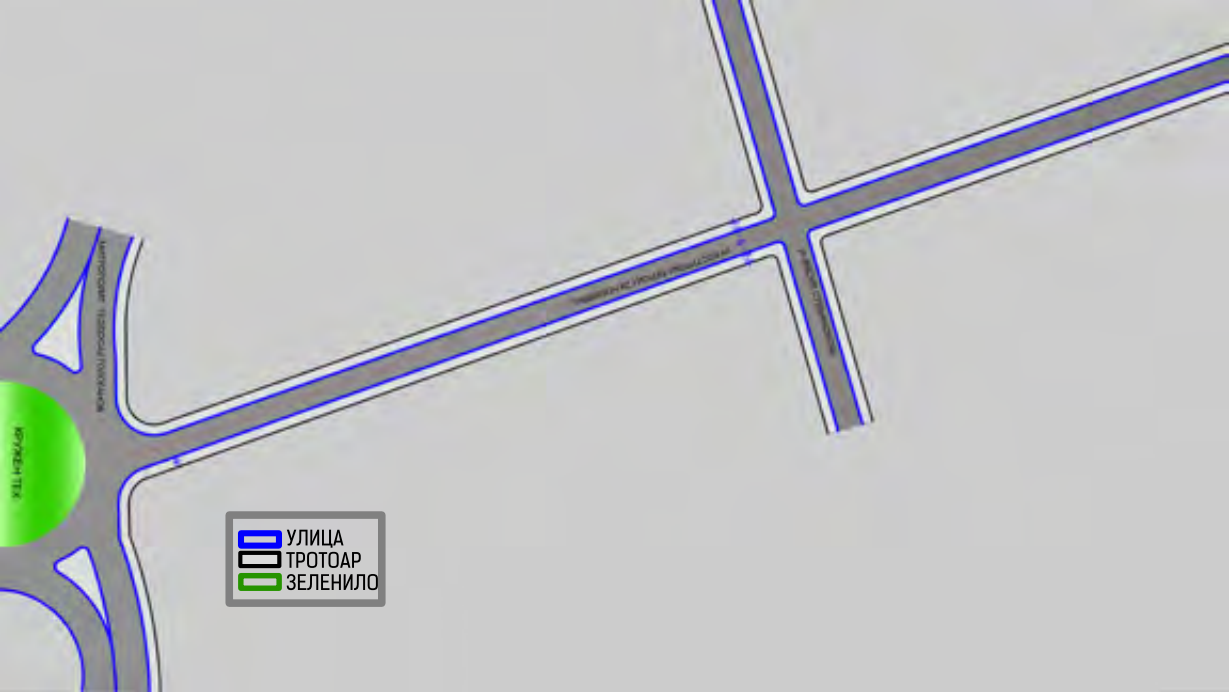
сообраќајниот режим, реконструкција на стар канал на вреловодот, како и нивелација и замена на шахтите. Според официјално соопштение на Општината, реконструирани се 2000м² површина коловоз, 1912м² површина тротоари и рабници во должина од 616м. Општината најави дека издвоила 8.9 милиони денари од буџетот за реконструкцијата, а во соопштенијата објавени по пуштање во употреба на улицата, спомната е сума од потрошени 7 милиони денари.

Улицата „29 Ноември“, во насока од турбо кружниот тек кај бул. „Митрополит Теодосиј Гологанов“ кон ул. „Орце Николов“ е еднонасочна, освен на една делница, помеѓу ул. „Иван Милутиновиќ“ (или „Владимир Полежановски“) и ул. „Радњанска“. Улицата изобилува со мали бизниси и специјализирани дукани, супермаркети, помал хотел, неколку угостителски локали и кафе барови и станбени згради и куќи и една амбасадорска резиденција. Освен тоа, од оваа улица има пристап

НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ



29TH НОЕМВРИ



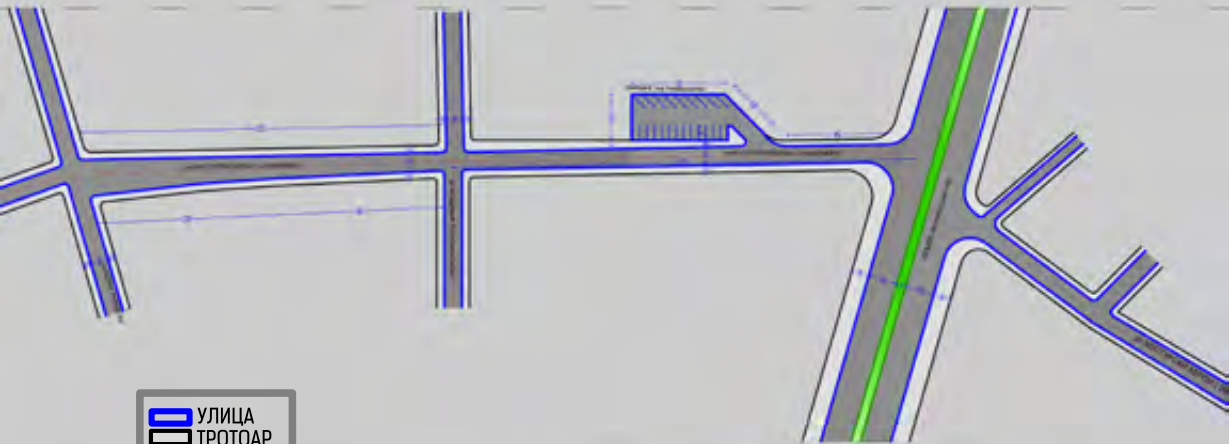
до паркингот на Католичката катедрала, паркингот на Архитектонски и градежен факултет, две автоперални, школо за танц, Пошта од помал формат, но на неа се сместени и Сојузот на слепи лица на Р. Македонија и Семејниот центар на ХЕРА и Градот Скопје.




Според видот на институциите и објектите, но и точките кои ги поврзува, оваа улица ја користат граѓани со најразлични профили, потреби и можности, од најраните утрински часови до крајот на угостителското работно време и подоцна. Некои од нив ја користат улицата за прошетка или транзитирање кон Градскиот парк, но многумина ја посетуваат исклучиво поради работи поврзани со установите сместени на оваа улица. Сретнувањето на пешаците, мајките со колички за бебиња и луѓето кои со автомобил дошле да завршат некоја кратка обврска е неминовно и често кулминира со комплетна загрозеност на најслабите, т.е. пешаците, повозрасните, корисниците на помагала или велосипедистите.

И покрај тоа што на оваа улица е воведен режим на паркирање со плаќање, очигледна е неорганизираноста со која тоа е спроведено, без ред, без цел да се заштитат пешачките зони и да се овозможи безбеден сообраќај; тротоарите на некои делници се практично неискористливи (од паркирани возила, контејнери или работа на градилиште), и единствено автомобилите имаат можност за непречено движење по права линија. Ниските рабници на тротоарите ги покануваат автомобилите да се паркираат на нив, освен на места кадешто се поставени столбчиња против паркирање (има и такви кои се оштетени во сообраќајни незгоди), а на тротоарот непланирано и неуредно се испречени сообраќајни знаци или рекламни паноа. Проблемот со паркирање и сопирање на возилата е особено видлив и при дотур на роба до продавниците и угостителските објекти, случај во кој се работи за возила со поголем габарит, кои често не го бираат начинот, ниту времето да и пристапат на локацијата која им е потребна.

НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

29^{ТИ} НОЕМВРИ



-  УЛИЦА
-  ТРОТОАР
-  ЗЕЛЕНИЛО

Пристапот и преминот за пешаци преку делот каде се изведуваат градежни работи е необележан, незаштитен и пешаците се дополнително изложени на опасност. Пристапот до јавната институција за слепи и лица со оштетен вид не е обележан на ниеден посебен начин, околу нејзиниот влез слободно се паркираат и сопираат возила, нема пристапни рампи (освен при самиот влез во институцијата), а навечер осветлувањето е слабо и не помага во безбедното движење на пешаците (велосипедистите, родителите со дете во количка, лицата со посебни потреби). При понатамошно движење кон Градскиот Парк, пешаците се приморани да го преминат булеварот „Партизански одреди“, точка за која сите анкетирани граѓани потврдија дека е крајно несоодветно решена за пешаците. Само за времето на ова кратко истражување на оваа локација се случија две сообраќајни несреќи, од кои во едната животно настрада млада девојка – пешак. Според одговорите на

граѓаните во анкетата, од аспект на пешаци, втората делница од оваа улица е поприфатлива (од ул. „Радњанска“ до „ул. Орце Николов“), бидејќи на неа, во втората половина од денот, може да се чекори по тротоарите, со повремени пречки од урбана опрема, паркирани возила, сливници и во присуство на високо зеленило – дрвја.

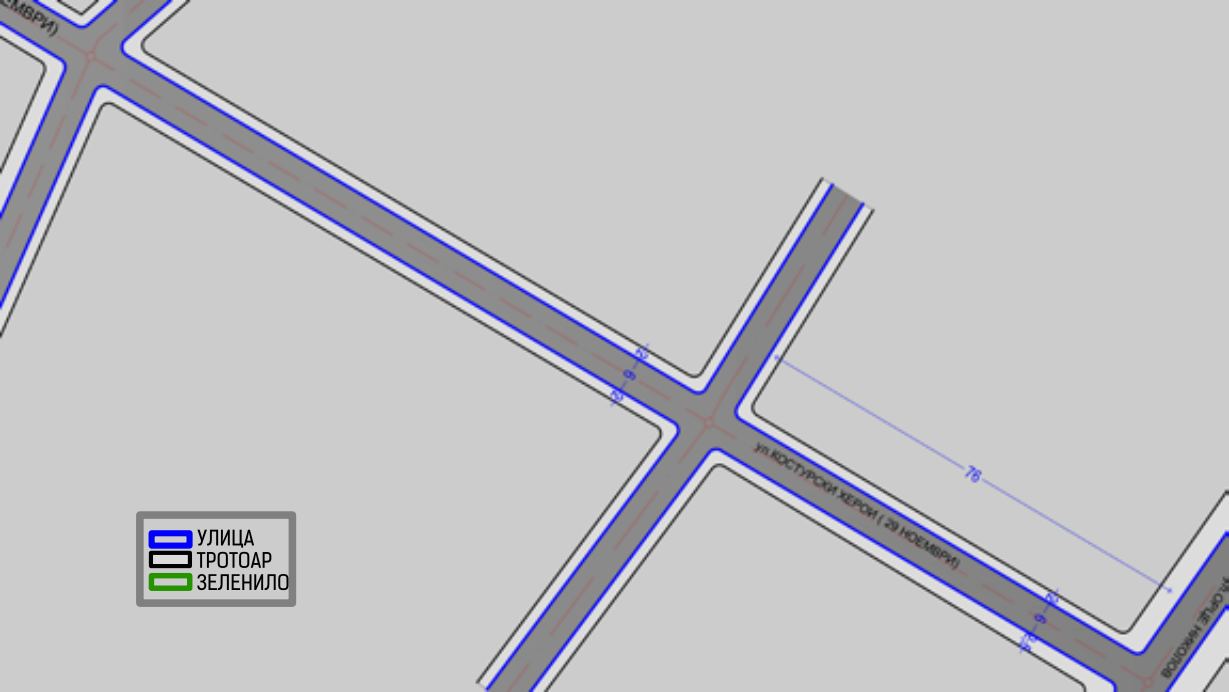
Тротоарите, кои во голем дел служат како паркинг место, место за промотивни материјали, тезги, партери за дрвјата од јавното зеленило, контејнери и рекламни паноа, се изработени од некавалитетни бехатон плочки, или се прекопани поради градежни работи. Сливници од олуците на станбените куќи и згради ја прекинуваат патеката на секои 1-2 метри, па така не постои можност за движење по рамна и права патека повеќе од 2 метри без или со средство или помагало на било какви тркала. Единствено возилата можат да се движат по права и рамна траекторија долж оваа улица,

НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ



29^{ТИ} НОЕМВРИ

УЛИЦА
ТРОТОАР
ЗЕЛЕНИЛО



иако освен реновирааниот рамен коловоз, сигнализацијата и осветлувањето се недоволни или несоодветни. Имено, две од осумте крстосници во првата делница на оваа улица се точки на кои исклучително често се случуваат полесни и потешки сообраќајни незгоди (вкрстувањата со „Иван Милутиновиќ“ и турбо кружниот тек).

Од анкетите со жители на оваа улица, но и сопственици на локалните бизниси, како и корисници на услугите на установите кои се наоѓаат на неа, дојдовме до сознанија кои се вклопуваат со нашите набљудувања и анализа:

- реконструкцијата на улицата најмногу придонесе за лесно и практично движење на возилата
- воопшто или паушално се води грижа за пешаците и нивната безбедност, особено оние од поранливите категории
- пешачкиот премин преку булеварот „Партизански одреди“ е во корист на брзите

возила и опасен за безбедноста и животот на пешаците

- атмосферската канализација не е изведена соодветно, улицата е потопена до висината на тротоарот веќе при првиот дожд, особено во делот помеѓу Иван Милутиновиќ и бул. Партизански одреди
- организацијата на паркингот е нелогична и ориентирана кон профит
- урбаното зеленило е наследено, нема ништо ново
- сепак граѓаните сакаат да ја користат и ја користат оваа улица во нивните прошетки.

НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

29^{ТИ} НОЕМВРИ

4. БУЛ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ

Булеварот Климент Охридски е најкраткиот булевар во градот, но сепак постои како клучна трансферзала помеѓу планината/населбата Водно (клиничкиот центар) и реката Вардар. Започнувајќи од крајот на улицата Водњанска (Мајка Тереза), а завршувајќи на прагот на гаражниот влез на зградата на Владата, Булеварот е долг 880 метри и е пресечен од два булевари (Илинден и Партизански Одреди) и две улици (Васил Главинов и Кирил и Методиј). Два пешачки премини се поставени на местата каде булеварот ги прекинува улиците Орце Николов и Ѓуро Ѓаковиќ (Мирослав Крлежа).

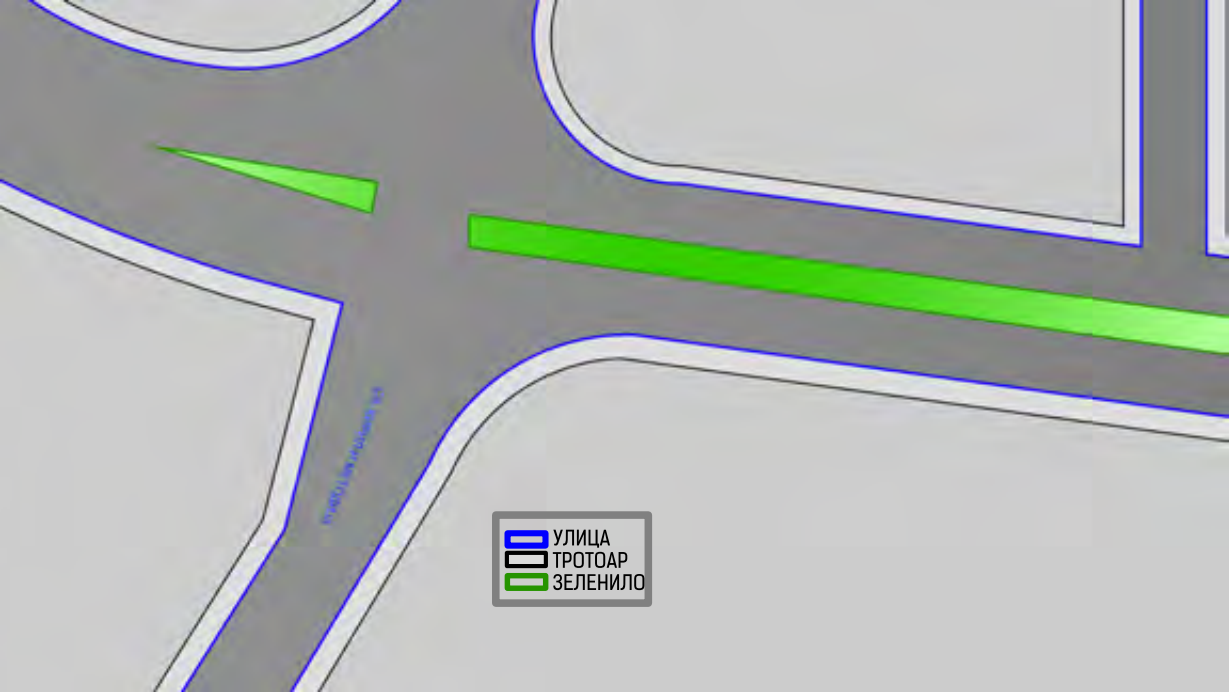
На Климент Охридски се наоѓаат повеќе важни институции (гаражниот влез на зградата на Владата на Р.М., Театар Комедија, амбасадата на ЕУ), Европски Универзитет, бензинска пумпа и десетина станбени и

административни згради. Во минатото, а и денес, познат е по активниот ноќен живот во неколкуте локали сместени во средишниот дел на булеварот, а некои од нив и со работно време до раните утрински часови. Ова значи дека фреквенцијата на пешаци и велосипедисти на Климент Охридски е постојано голема во текот на целиот ден.

Булеварот е реновиран во два наврати во летата 2011 и 2012-та година. Во првиот термин е реновиран потегот од зградата на Нова Македонија до бул. Партизански Одреди, а во 2012-та потегот до Владата на Р.М. Реновирањето е изведено од Град Скопје и се работи за суштинска промена на концептот на просторот. Поранешниот дизајн се состоеше во средишно зеленило со дрворед, клупи и пешачка патека со две улици со по две коловозни ленти во двата правци. Дрворедот беше стар неколку децении и фрлаше дебела сенка врз пешачката патека и коловозот. На страна од двата коловози имаше тротоар

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ**
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

БУЛ. СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ



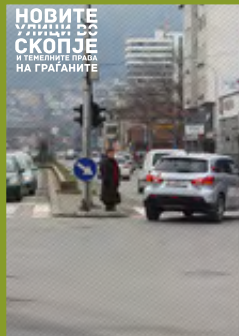
УЛИЦА ПУШКИНСКАЯ УЛ.

- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

што наместа беше тесен под стандардите. Со реновирањето, просторот на средишното зеленило е стеснет, пресечен е дрворедот и засаден е нов (проретчен), проширени се коловозите со по уште една лента, а средишниот тротоар е заменет со висока жардињера. Пешачките острови се стеснети, а поставен е и еден споменик на Климент Охридски на пешачкиот остров пред Соборниот Храм.

Во однос на зеленилото, сателитските снимки покажуваат дрворед од вкупно 76 неколкудецениски липи со широки и високи крошни што фрлаат длабока сенка врз средишниот тротоар, пешачките премини и коловозите. Денес на нивно место се засадени 76 садници цреши со неразвиени крошни од по еден метар кубен и помошни столбови за нивен поуспешен раст. Во жардињерите каде овој дрворед е засаден има засадено и трева, но и многу цвеќиња кои редовно се одржуваат

со систем “капка по капка”. Иако естетски ова средишно зеленило изгледа поодржувано и посредено, сепак ефектите на крошните на повеќедецениски липи со сегашните млади фиданки се неспоредливи во однос на квалитетот на воздухот, намалувањето на бучавата, прашината, температурата на булеварот (особено во летните месеци) итн.



КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ

СКОПЈЕ | ОБЈАВЕНИ ПРАВА
FORUM Kolo

IFU

ЗАСЛУЖЕНА И ОБЈАВЕНА
НА УПРЕДСТАВНА
ТАКМИЧНА ТРАНСПАРЕНТНОСТ

ИДЕНТИФИКАЦИЈА

- 1. ЗАКОНИТЕ
- 2. МЕТОДИКАТА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ
- 3. МЕТОДИКАТА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ

ПРОЦЕДУРА

- 1. ЦЕЛТА ЗА ОБЈАВА
- 2. ОБЈАВА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ
- 3. ОБЈАВА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ
- 4. ОБЈАВА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ
- 5. ОБЈАВА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ
- 6. ОБЈАВА ЗА ИЗБОР НА ПОДНОЖИТЕ

ТРАНСПАРЕНТНОСТ

zent media

02 / 32 30 30

www.zentmedia.mk

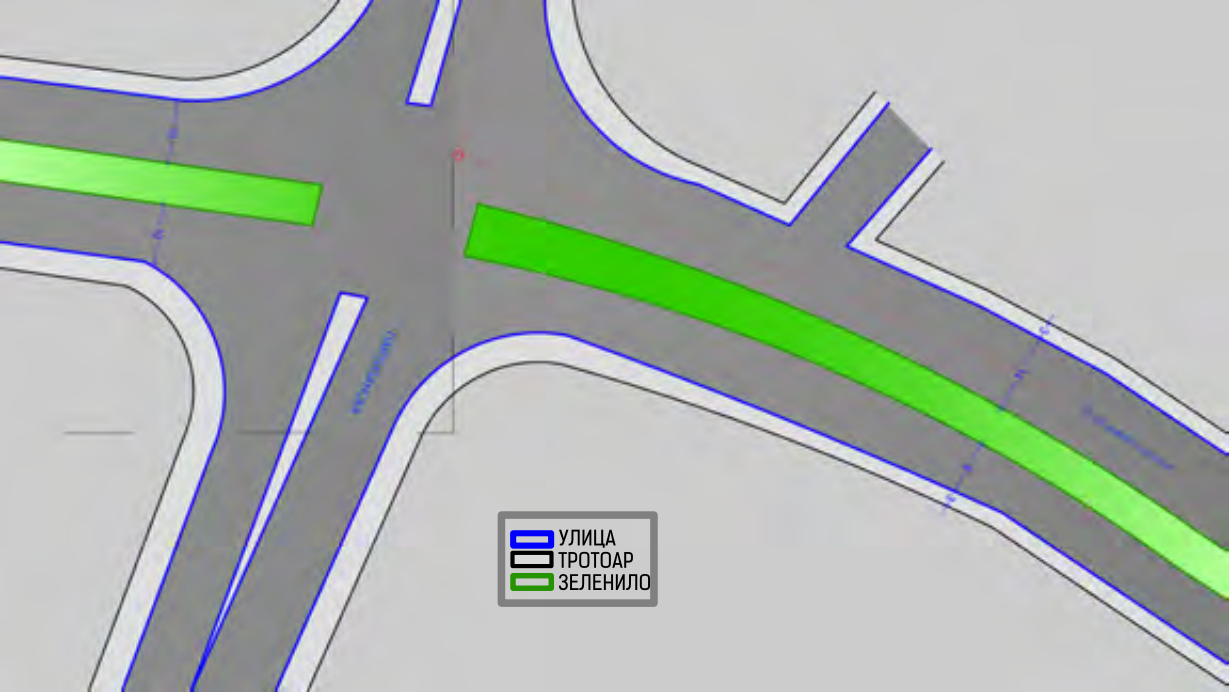
Президентски
Маја




- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО



ПРЕСМЕТКА НА ВИСОКО ЗЕЛЕНИЛО ПРЕД И ПО РЕНОВИРАЊЕТО НА БУЛ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ

ТАБЕЛА: ПРЕГЛЕД НА ВИСОКО ЗЕЛЕНИЛО НА БУЛ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ ПРЕД И ПО РЕНОВИРАЊЕТО					ВКУПНО m ³ НА ЗЕЛЕНИЛО		
					ДРВЈА ПРЕД РЕНОВИРАЊЕТО	ПРОСЕЧНА ШИРИНА НА КРОШНИ	ДРВЈА ПО РЕНОВИРАЊЕТО
01	> Делница 1	23	1	23	15	23	345
02	> Делница 2	17	1	21	15	17	315
03	> Делница 3	30	1	23	15	30	345
04	> Делница 4	6	1	9	15	6	135
ВКУПНО		76		76		76	1140



-  УЛИЦА
-  ТРОТОАР
-  ЗЕЛЕНИЛО

Бројот на коловозни ленти е зголемен за 50%, односно од 4 на 6, а наместа и на 7 (пред раскрсниците каде се воведува дополнителна двојна лента за вртење лево). Со тоа, зголемена е и просечната брзина на возилата кои што се чувствуваат покомотни во забрзувањето во просторот, но и побрзо влегуваат и излегуваат од булеварот заради истите причини. Намалениот број на (диви) печашки премини исто така е причинител за зголемена брзина, бидејќи пешаците се наоѓаат само на предвидените места. На булеварот има само неколку раскрсници, па не е поставен функционален зелен бран (или синхронизираност на семафорите во правец север-југ), а дозволената брзина на знаците е непроменета, иако е често надминувана.

Широчината и функционалноста на тротоарите е влошена. Најпрвин, целиот средишен тротоар веќе не постои, а страничните тротоари се останати со истите широчини како

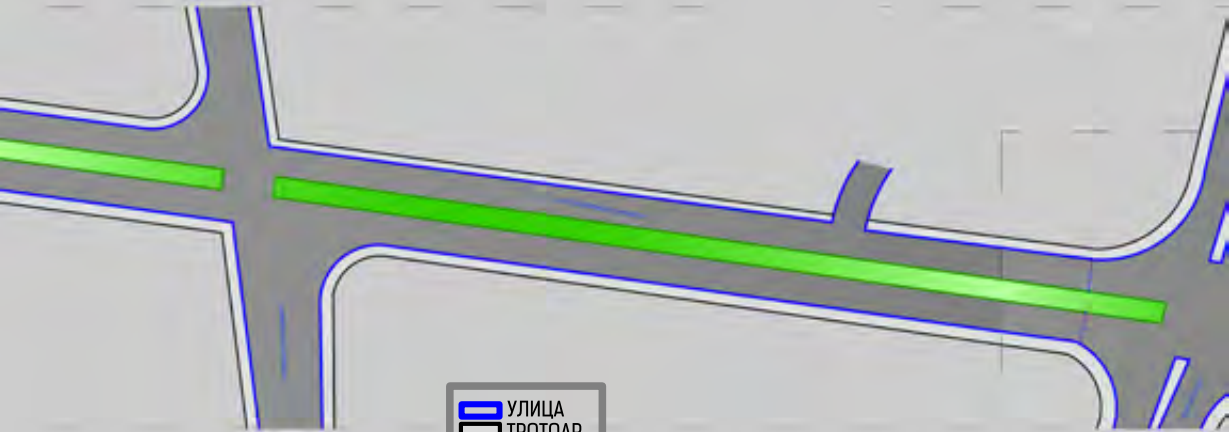
и претходно. Асфалтната подлога е заменета со павер елементи. На прв поглед изгледа поквалитетно и подновено, но на места се гледа оштетеност и после само неколку години користење. Павер елементите се познати по нивната краткотрајност и низок квалитет.



Сепак, на неколку места, каде фреквенцијата на пешаци е многу голема, тротоарите се со помала ширина од законски предвидениот минимум. На делницата меѓу Партизански Одреди и Иво Лола Рибар, каде се наоѓаат многу дуќани, но и ноќни клубови, тротоарот е толку тесен што двајца пешаци не можат да одат паралелно. Згора на тоа, таму се наоѓаат и бандери и урбана опрема кои што дополнително го стеснуваат просторот. На тротоарите се поставени и дива урбана опрема, рекламни паноа, контејнери за смет, па дури и дупки од пресечени дрвја. Дивото паркирање на тротоарот е најистакнато во делницата кон владата, како и кај театарот и универзитетот. Сè



НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

БУЛ. СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ



-  УЛИЦА
-  ТРОТОАР
-  ЗЕЛЕНИЛО

на сè, преку 70% од тротоарот е постојано или привремено нефункционален од овие причини.

Патеките за велосипедистите се предвидени на тротоарите, дури и на местата каде се претесни и за пешаците. Затоа и нема установен режим за велосипедистите. Тие можат да се забележат и на коловозот, но и на тротоарите во деловите каде се пошироки. Куриозитетно, еден од островите нема ни доволна ширина/должина за велосипедист да чека на semaфор за да ги премине двата коловози. Немањето на режим ја намалува безбедноста на велосипедистите.

Иако наместа постојат слеани рабници на тротоарите на булеварот, кои што се донекаде совладливи за велосипедистите, сепак тие не се пристапни за луѓе со колички без придружба. Дури и слеаните рабници се неколку сантиметри одвоени од коловозниот асфалт, па не можат да бидат искачени без поголем труд,

придружба или електричен погон. На местата каде тротоарот е најтесен, а и е дополнително обременет со урбана опрема, родители со деца во колички, или лица со пречки во движењето не можат да поминат. За нив, овој тротоар е апсолутно непрооден. Дополнителен проблем за движењето на овие луѓе, но и за велосипедистите, е што при изведбата на улицата атмосферските води се насочувани кон површински сливници на тротоарите, а не под нив. Со тоа, направени се дополнителни пречки тешко совладливи за луѓето во колички без придружба. На секои 10-ина метри, ваков сливник го сече тротоарот и го отежнува движењето. Но, забележливо е дека овие сливници се наоѓаат само на некои делници на булеварот, а на некои не.

Иако веројатно се работи за пропуст, еден од semaфорите за пешаци е со месеци неисправен, односно несинхронизиран со светлата за автомобилите. Имено, кога се движат

возилата на раскрсницата пред Соборниот Храм од правец север-југ, по правило, пешаците/ велосипедистите треба да се движат во ист правец на зелено светло. Но, наместо тоа, светлото останува црвено за нив, па оние кои често поминуваат таму знаат дека треба да поминат, а останатите ги следат. Кога нема такви, пешаците се принудени да чекаат два круга за поминување на истиот коловоз. (следи видео)

Граѓаните во анкетите се најпрвин задоволни од реновирањето, но при дополнителните прашања имаат многу забелешки. Станарите тагуваат по уништениот дрворед, но и протестираат за зголемената бучава од автомобилите и вибрации од тешките возила на нивните прозорци. Најголеми забелешки за ширината на тротоарите имаат велосипедистите и пешаците кои не живеат во близина, но сепак го користат булеварот често. Во околните згради и на самиот булевар не успеавме да најдеме

соговорник со пречки во движењето за да го испитаме неговото искуство и задоволство од реновирањето.

Еден родител се пожали на тешко здравствено искуство како резултат на тоа што детското игралиште на крстосницата со ул. Орце Николов е сместено веднаш до контејнерите со отпад. Со оглед на тоа што отпадот не се селектира, веднаш до реквизитите, на само неколку метри се фрла и растителен и пластичен, но и градежен отпад. Неговата ќерка завршила во болница со потенцијално тешки последици како резултат на крлеж добиен на игралиштето кој што веројатно дошол од контејнерите.

5. УЛИЦА САМУИЛОВА

Самуилова е една од најстарите улици во градот која го обиколува Скопското Кале и на која се сместени многу споменици на културата, знаменитости, паркови и сл. Таа е гранична улица помеѓу општините Центар и Чаир. Поминува под југоистичните бедеми на Калето, се искачува по неговата источна угорнина, на неа е сместен Музејот на Современата Уметност, неколку амбасади и резиденции, една државна институција, 2 верски објекти (црква и џамија), француските гробишта, како и многу индивидуални објекти за домување (куќи). Самуилова е една од ретките улици во Скопје со драстични висински разлики по својот тек.

Иако е често користена за пристап помеѓу Чаир и Центар (една од трите артерии покрај ул. Лазар Личеноски и бул. Крсте Петков Мисирков) со моторни возила, таа сепак не е многу

користена од пешаци и велосипедисти заради веќе споменатите висински разлики. Со оглед на тоа што Старата Чаршија е пешачка зона, а се наоѓа веднаш под ул. Самуилова, пешаците и велосипедистите го користат тој простор наместо улицата.

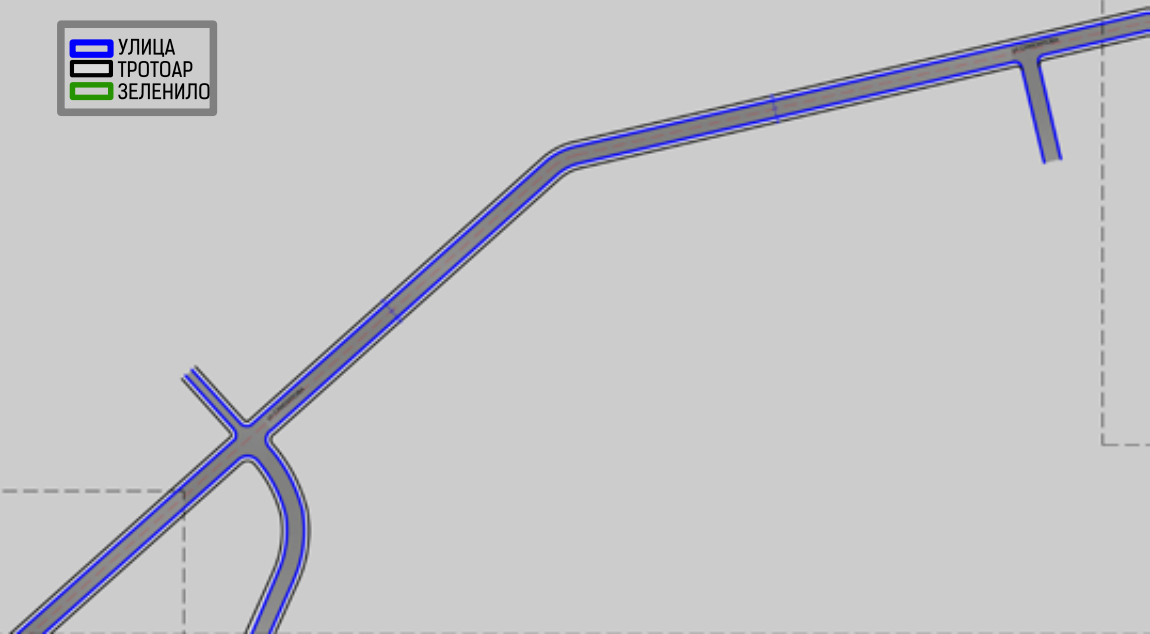
Во 2010, кога е направена реконструкцијата, Град Скопје соопшти “Обновена е делница долга 1.300 метри, од почетокот на калдрмата под тврдината Кале до зградата на Американската амбасада. За да се задржи автентичноста на амбиентот, калдрмата беше прередена во должина од околу 200 метри. На останатиот дел од улицата беше обновен тампонскиот слој и беше нанесен нов асфалт на површина од 9.000 метри квадратни. Во рамки на проектот беа нивелирани 45 шахти и повеќе сливници.”

При реновирањето, не се направени промени во однос на ширината на коловозот и

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ**
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

САМОИЛОВА

- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО



тротоарите. Во делови од улицата се поставени нови бехатонски подлоги на тротоарите, а на места се поставени и слеани рабници за полесен пристап.

На улицата, како и насекаде околу Калето има многу бујна вегетација. Веднаш до црквата Св. Спас се наоѓа мал парк со десетици дрвја и нискостеблести растенија, а веднаш од спротивната страна се наоѓа и поголем парк во долниот дел на Калето. Потегот под музејот е зелен со ниско и високостеблеста вегетација. Во процесот на реновирање на оваа улица, според сеќавањата на мештаните, како и сателитските снимки, нема ниту уништени ниту новозасадени дрвја.

При реновирањето на Самуилова не се создадени нови простори или решенија за користење на пешаците и велосипедистите. Единствено на почетокот на улицата под бедемите

на Калето се ставени метални столпчиња кои го штитат тротоарот, но истовремено и го стеснуваат. Но, во овој дел од тротоарот, според локалците, и порано немало проблем со непрописно паркирање затоа што тротоарот бил со превисок рабник. Единствено при организирање на поголеми настани на Калето, луѓето со повисоки автомобили успевале да се качат и да го блокираат. Затоа, овие столпчиња се корисни само во исклучителни ситуации. Друга нова урбана опрема не е поставена при реновирањето на улицата.

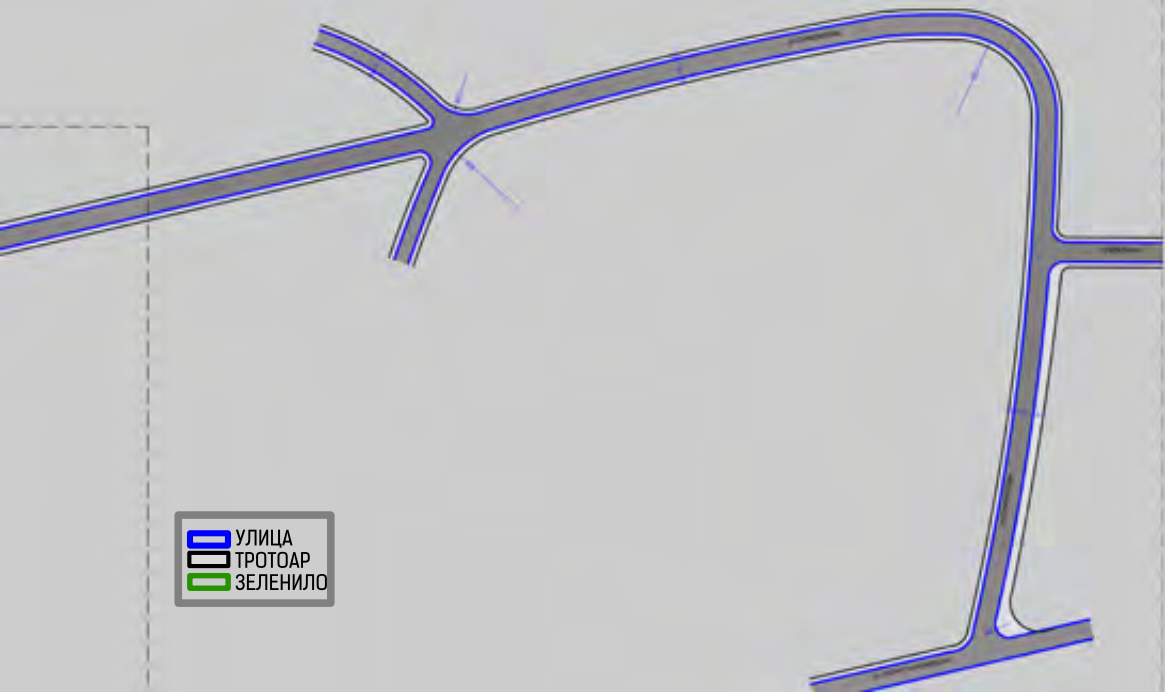
Жителите се генерално задоволни со реновирањето на улицата и првично укажуваат на подобрената состојба на коловозот. На прашањата за безбедноста на децата, пристапот за пешаци, велосипедисти и останати загрозувани учесници во сообраќајот, се согласуваат дека на улицата сега побрзо се вози и дека тоа ја зголемува бучавата и намалува безбедноста. Сепак, тешко е да се донесат заклучоци




САМОИЛОВА



**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ**

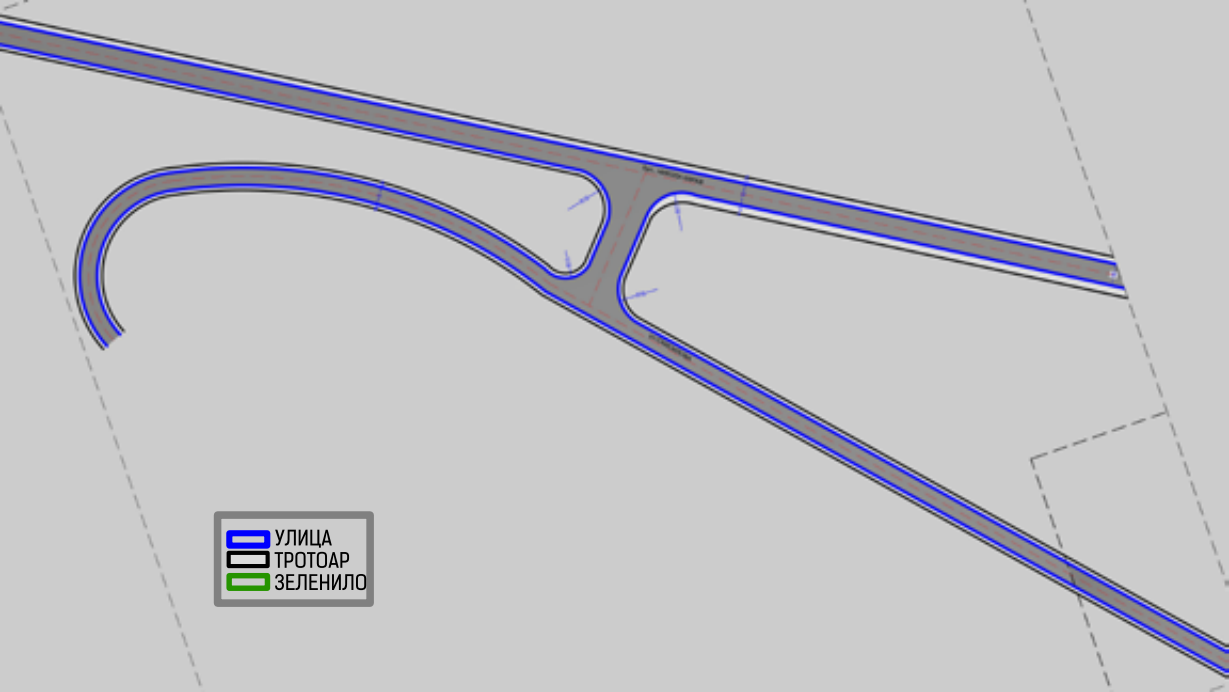


- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО



**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ**

САМОИЛОВА



- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

со оглед на тоа што Калето е веќе неколку години затворено за посетители, па со тоа и фреквенцијата на возила и пешаци е значително намалена.

6. УЛИЦА КЕМАЛ СЕЈФУЛА

Оваа улица е една од поголемите улици во Чаир, спојувајќи го старото јадро на Скопје со Бутел. На неа се сместени стадион на ФК Шкупи, средно школо, градинка, објекти за рекреација, трговски центар/пазар многу станбени згради и куќи. Со оглед на тоа што овој дел од градот е урбанизиран после земјотресот, а и сеуште не е дојден налетот на градежната мафија/експанзија, се забележува урбанистичка и планска целина по целата нејзина должина, со мали исклучоци.

Улицата се состои од 4 коловозни ленти, по две во секој правец, без средишно зеленило

или ограда, со странични тротоари и стар и жив дрворед речиси по целата должина. Крајните коловозни ленти се користат за запирање и паркирање. Во втората делница (каде што се наоѓаат станбените згради) постојат широки тревници и паркови зад тротоарите до зградите.

Во 2010-та година, од страна на Град Скопје реновиран е само коловозот, во должина од 800 метри на површина од 12.000 квадратни метри, но забележливи се и нови бехатонски тротоари кои што се веројатно поставени во истиот период на реконструкција, иако не се спомнати во медиумските соопштенија. Инвеститорот најавил дека улицата ќе добие нов лик и нова сообраќајна сигнализација:

“Оваа улица сега е целосно руинирана. Со реконструкцијата таа ќе добие нов лик, а ќе се зголеми и безбедноста во сообраќајот.”



КЕМАЛ СЕЈФУЛА

Во однос на зеленилото, не можат да се забележат промени при реновирањето на Кемал Сејфула. Ниту на сателитските снимки, ниту во анкетите на локалците нема податоци за уништено или дополнително засадено зеленило на потегот на оваа улица. Мора да се забележи дека на оваа улица има повеќе од доволно зеленило со два стари и квалитетни дрвореди кои што фрлаат дебела сенка врз тротоарите и го прават движењето на сите многу попријатно, посебно во летните месеци.

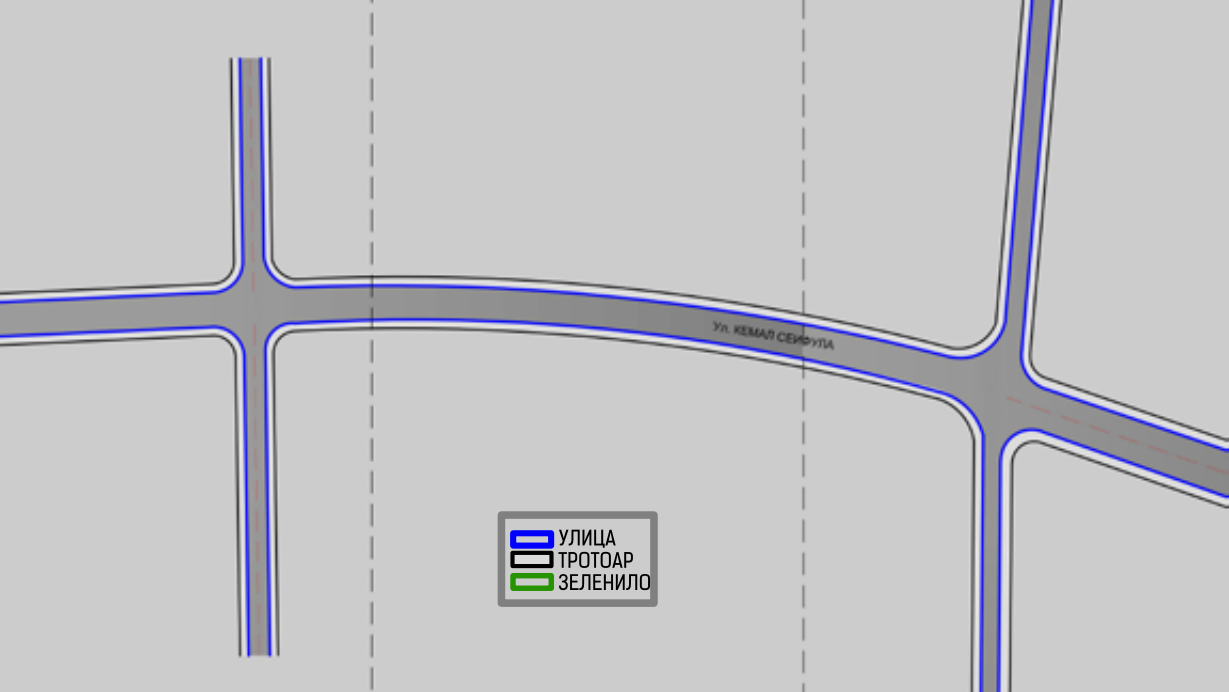
Состојбата со тротоарите е разновидна. Во долниот дел на улицата (источниот) дрворедот се наоѓа на сред тротоар и ја преполовува неговата функционалност. Рабниците и асфалтот се оштетени по целата должина на тротоарите, освен на местата каде е поставена бехатонска подлога. На места, тротоарот е поместен зад дрворедот и е значително поширок, а со тоа и многу пофункционален. Неразбирливо

е зошто ова решение не е спроведено и во другите делови на улицата затоа што просторот очигледно не е мал и дел од тревниците можат да се жртвуваат за пофункционален тротоар без да се влијае значително на животната средина. На ретки места, заради дивоградби или нерегулирани имотно-правни односи, тротоарот целосно го снемуга па пешаците се приморани да се движат по коловозот.

Но, она што навистина загрижува е што целта да се зголеми безбедноста во сообраќајот, како што ја навел Град Скопје, е проблематично исполнета. Имено, на раскрсниците речиси и да нема хоризонтална сигнализација која што е целосно избледена и неосвежена за само 5 години, а на места недостасува и вертикална сигнализација. Уште повеќе, на местото каде е најопасно движењето на пешаците, каде тротоарот одеднаш исчезнува и тие се принудени да се спуштат на коловозот, сообраќајниот знак за

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ**
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

КЕМАЛ СЕЈФУЛА



Ул. КЕМАЛ СЕЙДУЛЛА

- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

пешачки премин е целосно скриен зад дрворедот и е невидлив за возачите. Тоа ја загрозува нивната безбедност, а не зголемува како што имал намера инвеститорот.

Бидејќи се работи за поширока улица со релативно малку сообраќај во текот на денот, велосипедистите се движат по коловозот меѓу движечките возила и паркираните. Тротоарите немаат слеани рабници и не се пристапни ниту за велосипедисти, ниту за луѓе во колички. Но, сепак, сообраќајно решение за велосипедистите можело

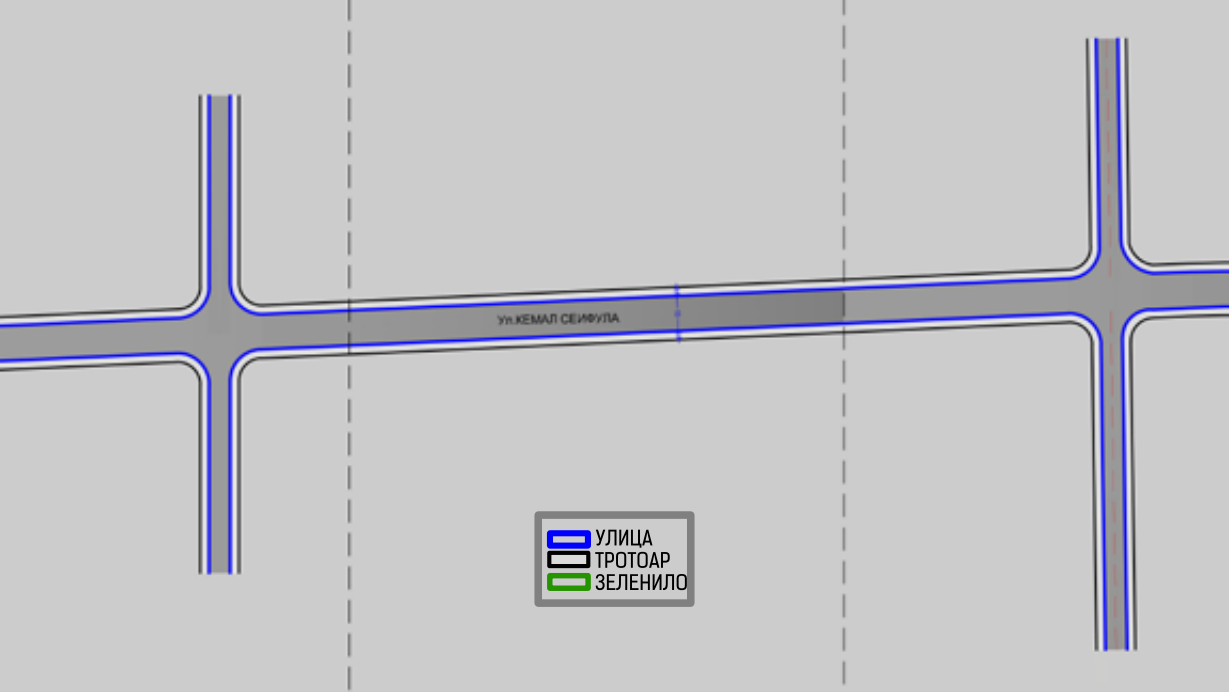
да се најде при реконструкцијата на коловозот кој што е доволно широк и за уште една велосипедска патека во двата правци.

Граѓаните во анкетите најмногу се жалат што улицата е премногу темна и опасна навечер. Заради широкиот коловоз и малиот сообраќај се вози брзо, а големите крошни на дрвјата го блокираат светлото на уличните светилки. Некои од нив се револтирани што единствено коловозот е реновиран, а пешачките острови, премини и тротоари се игнорирани.

КАКО КУРИОЗИТЕТ, ЕДНА ОД ЗЕЛЕНИТЕ ПАРЦЕЛИ НА КОЈА ШТО ВЕРОЈАТНО ЌЕ СЕ ГРАДИ НЕКАКОВ СТАЊБЕН ОБЈЕКТ Е ОГРАДЕНА СО БОДЛИКАВА ЖИЦА, НАМЕСТО СО ТАРАБИ, КАКО ШТО НАЛОЖУВА ЗАКОНОТ. ГРАЃАНИТЕ СЕ РЕВОЛТИРАНИ ЗА ОВАА ПРАКСА НА ИНВЕСТИТОРОТ, ОСОБЕНО ЗАТОА ШТО СЕ НАОЃА ВО НЕПОСРЕДНА БЛИЗИНА НА УЧИЛИШТЕ И ДЕТСКА АМБУЛАНТА.

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ**
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

КЕМАЛ СЕЈФУЛА

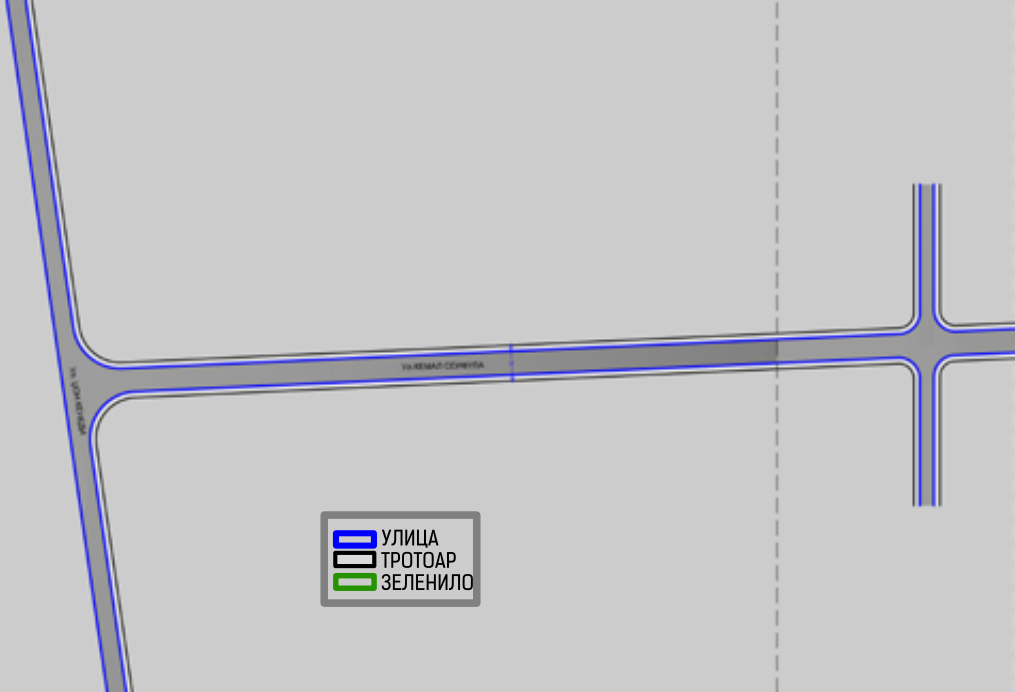


Ул. КЕМАЛ СЕЙФУЛЛА

- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ**

КЕМАЛ СЕЈФУЛА



- УЛИЦА
- ТРОТОАР
- ЗЕЛЕНИЛО

НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ

КЕМАЛ СЕЈФУЛА

V. ЗАКЛУЧОЦИ

Постојат недоречености во македонската законска регулатива, особено во локалната, а прашањето на реконструкција на улици какви што беа анализирани во оваа студија најчесто го решаваат институциите од локалната самоуправа. Покрај тоа, постои и ниска свест и неразвиена сообраќајна култура дури и помеѓу оние кои се оштетени од страна на спроведувањето на јавните политики. Пешаците во Скопје како да го имаат прифатено за природно движењето по коловоз и прескокнувањето на препреки.

Праксата на јавните институции при реконструкција на улици е арбитражно или маргинално да ги почитува оние законски и правни уредби кои најмногу ги штитат ранливите категории учесници во сообраќајот и животната средина. Самите вработени во институциите

тврдат дека секогаш кога е даден дијапазон на стандарди за запазување, јавните институции како по правило се држат за пропишаниот минимум, особено кога станува збор за обезбедување простор, заштита или мерка за интеграција на пешаците и поранливите категории учесници во сообраќајот.

Јавниот простор регулиран од јавните институции е физичка манифестација на јавните политики кои тие ги спроведуваат. Локалните и национални правни акти кои го регулираат прашањето на реконструкција на улици до некаде промовираат јавни политики кои се во согласност со Повелбата за темелни вредности и слободи на Европската Унија, но состојбата на терен е сосема поинаква. Теренската анализа може да се сумира во следниве заклучоци:

- при реконструкција на улиците во Скопје малку или воопшто не се води грижа за

учесниците во сообраќајот кои не управуваат со моторни возила и нивната безбедност е генерално загрошена и на новореновираните улици;

- безбедноста на ранливите категории на учесници во сообраќајот е особено загрошена;
- безбедноста на сите учесници во сообраќајот е на незавидно ниво;
- при планирање и реконструкција на улиците во Скопје ретко или воопшто не се води грижа за правата, достоинството и интеграцијата на повозрасните, лицата со пречки или потреба од помош при движење, заштитата и одржливоста на животната средина;
- при планирање и реконструкција на улиците во Скопје се интервенира на постоечка ситуација и не се антиципира иднината и развојот на потребите и навиките на граѓаните;
- при реконструкција на улици најчесто се почитуваат законските прописи и норми, но кога тие пропишуваат минимум и максимум



на одредена вредност, одговорните институции како по правило се задржуваат на исполнување на минимум услови;

- не постои дистинкција ниту метод на интегрирање на различните видови сообраќај кои се одвиваат по улиците (динамичен-статички, пешачки-велосипедски);
- реновирањето на улиците во градот Скопје најчесто се прави на сметка на пешаците (велосипедистите, корисници на помагала или рекреативни превозни средства), а во корист на движењето со автомобил;
- новореновираните улици ги мотивираат возачите да возат со поголема брзина од порано;
- новите рабници, пристапни рампи, премини и сливници, урбаната и рекламна опрема се нестандардизирани и претставуваат нелогични пречки за учесниците во сообраќајот кои не се со возила;
- материјалите од кои се изработуваат

пешачките површини се неквалитетни и неунифицирани;

- на повеќето од новореновираните улици непрекинато движење по права линија во еден правец за пешаци (велосипедисти, корисници на помагала или рекреативни превозни средства) е невозможно;
- и покрај реконструкцијата, некои од улиците се недоволно или воопшто не се осветлени, причинувајќи опасност за сите учесници во сообраќајот;
- новореновираните улици и понатаму се простор на слаба или неприлагодена хоризонтална сигнализација;
- при реконструкција на улиците ретко или воопшто не се планира простор за контејнери за отпад, пристапни и за корисниците и за камионите на ЈП Комунална хигиена – Скопје, а без да создаваат проблем за динамичкиот сообраќај;
- при реконструкција на улиците ретко се

води грижа за квалитетот на атмосферската канализација, или изведбата е лоша;

- новововедените паркинг режими се ориентирани кон генерирање профит, а не кон заштита на невозачите и воведување ред во сообраќајот;
- сите обиди за организирано паркирање на некој начин се заобиколуваат и прекршуваат на сметка на сите оние кои не користат автомобил;
- речиси без исклучок, во радиус од 5м на постоечки пешачки премин, има случаи на регулирано или несанкционирано паркирање на возила;
- привременото сопирање или паркирање на возила (особено во клучни часови од работното време на јавните институции) е главна причина за создавање на сообраќаен метеж и загрозување на безбедноста на оние без возила;
- проблеми со паркирањето и револт кај

граѓаните предизвикуваат и нерасчистените ингеренции помеѓу Град Скопје и соодветните Општини;

- како непишано правило, пешаците се најчесто приморани да се движат по коловоз или да прават непланирани заобиколувања надвор од планираната рута заради паркирани возила;
- дотур на роба во локалните обрти/дуќани се врши во било кој дел од денот и тоа е една од најголемите пречки на непречено одвивање на сообраќајот;
- обртот во локалните бизниси и дуќани во дел од улиците е намален после нивната реконструкција;
- освен минимални излети во хортикултурно уредување на просторот, не постои никакво залагање за заштита и развој на урбаната животна средина, напротив, на сметка на проширување на коловоз или пешачки патеки се уништува и постојно високо зеленило;



- сообраќајната култура на учесниците е на ниско ниво, на штета на сите кои не користат автомобили;
- генералното начело по кое се одвива сообраќајот во анализираните улици е логиката на посилниот, т.е. оној со возило, колку поголемо – толку побезбедно;
- граѓаните и локалните бизниси и институции не се консултирани за нивните потреби и забелешки при планирањето на новите улици.

**НОВИТЕ
УЛИЦИ ВО
СКОПЈЕ
И ТЕМЕЛНИТЕ ПРАВА
НА ГРАЃАНИТЕ**

VI. ПРЕПОРАКИ

Почитувањето на Повелбата за темелни права и вредности на Европската Унија ќе се постигне само со усогласување на двете нивоа законска регулатива на РМ (локална и национална) и нивно синхронизирање со одредбите од правните акти на Европската Унија кои го регулираат прашањето на реконструкција на улици. Членовите 21, 25, 26, 37 и 41 од Повелбата се класифицирани во шест категории (достоинство; слобода; еднаквост; солидарност; граѓанство и правда), но со специфична законска рамка, тие можат да станат параметри на јавна политика.

Голем дел од проблемите имаат едноставно решение, а во моменталната политичка состојба во Македонија, тоа често зависи од волјата на носачите на јавни функции или од нај-пазарно-ориентираната понуда на јавниот

тендер. Понатамошната адаптација и употреба на реконструираниите улици, исто така, зависи и од навиките, нивото на сообраќајна култура и свест кај граѓаните. Сепак, безбедноста на населението, учесниците во сообраќајот, а особено оние со посебни потреби, не треба да бидат предмет на наддавање и преговарање, туку предмет на прецизна законска рамка, со јасни и аргументирани правила и стандарди за програмирање на јавниот простор.

Соодветна законска рамка може да влијае и врз креирањето на јавното мислење, подигнувањето на свеста, но одредени вредности, знаење и практики (за однесување во сообраќајот, солидарност, искористување на јавниот простор) се стекнуваат преку образовни и информативни процеси, кои, исто така, треба да бидат задолжение на надлежните јавните институции. Однос на човекот во јавниот простор, еден кон друг, комуникацијата во сообраќајот,

урбаната животна средина – тоа се процеси кон кои освен легалистички, треба да им се пристапи и културолошки.

Конкретни препораки базирани на сознанијата од ова истражување:

- синхронизација на законската рамка која го уредува реновирањето на улиците, такашто нема да постои можност за заобиколување или намалување на пропишаните стандарди, особено оние за безбедност, достоинство и интеграција на сите учесници во сообраќајот, особено ранливите;
- синхронизација на законската рамка со Европската регулатива, особено Поглавје 23, Повелбата за темелни права и слободи на Европската Унија;
- имплементација на реформираната законска регулатива;



- примена на максимумот од пропишаните стандарди при планирање на реконструкција на улица;
- вработување и ангажирање на високообразовани кадри од областа на сообраќајното инженерство, социологијата и животната средина при планирање на реконструкција;
- анализа и примена на добри примери и практики од домашни, но и странски општински и јавни политики;
- теренско истражување и анализа на начинот на употреба на просторот и навиките и потребите на граѓаните од локалната заедница, пред планирање на реконструкција на улицата;
- анкетирање на граѓаните за нивните потреби и мислења пред планирање на реконструкција на улицата, а не само за време на процедурите за носење детален урбанистички план;

- третирање на реновираните улици како дел од голем сообраќаен систем, не само во рамките на нивните физички граници;
- подигање на свеста кај сите учесници во сообраќајот, особено оние кои управуваат со возила, како и локалното население кое најмногу ја користи улицата која се реновира;
- обезбедување на поквалитетен јавен превоз, со цел да се обесхрабри употребата на лични возила;
- обезбедување на диференциран и интегриран сообраќаен режим;
- воведување на посебни режими на сообраќај (по примерот пар-непар, повеќе патници во возилото, зонирање, итн);
- воведување на порестриктивен паркинг систем во центарот на градот или проблематичните зони во кои доминираат пешаци, велосипедисти и други ранливи категории учесници во сообраќајот заради

обесхрабрување на користењето на личните возила;

- избегнување на косо паркирање, на сметка на надолжното како побезбедно за сите учесници во сообраќајот;
- воведување на локални правила, норми и сообраќаен режим за дотур на роба, оставање/ земање деца од училиште и сл.;
- воведување на општински сообраќајни патроли за регулирање на сообраќајот во клучните времиња од денот;
- имплементација и строго почитување на законската рамка која го уредува урбаното зеленило и урбаната животна средина.