



Ministry of Transport and
Communications



Anassignment implemented by Planet S.A.
as lead member of JV

Република Северна Македонија
Влада на Република Северна Македонија, Министерство за транспорт и врски
Единица за имплементација на проектот

Проект за поврзување на локални патишта - P170267

Заем бр. 9034-МК

Договор бр. LRCP-9034-МК–CS-CQS-A.1.2.3.

Задача:

„Техничка помош за Преглед на капацитетот за управување со безбедноста на патиштата (РСМЦР)
и подобрувања на капацитетот за управување со безбедноста на патиштата на ниво на општина
(Локални заедници)“

**Извештај за стратегија за безбедност на патиштата и
акционен план за локална самоуправа – град Скопје,
Северна Македонија**

март, 2023 година



2023-2027

СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО ГРАДОТ СКОПЈЕ



Ministry of Transport and
Communications



Assignment implemented by Planet S.A.
as lead member of JV

ИНФОРМАЦИИ ЗА ОБЈАВУВАЊЕ НА ДОКУМЕНТ

Договорен орган	Министерство за транспорт и врски Единица за имплементација на проектот
Наслов на задачата	Техничка помош за Преглед на капацитетот за управување со безбедноста на патиштата (RSMCR) и подобрувања на капацитетот за управување со безбедноста на патиштата на ниво на општина (Локални заедници)
Заем бр.	9034-МК
Референца бр. на договорот:	LRCP-9034-МК–CS-CQS-A.1.2.3.
Наслов на документот	Град Скопје, Стратегија за безбедност на патиштата и Акционен план за периодот 2023-2027 година
Статус на верзијата	Конечна верзија 13/03/2023 __

Амандмани

Ревизија бр	Датум	Опис	Подготвено/Одобрено
1. Нацрт извештај	13. 0 3.202 3		TL-KE1, KE2, KE3, KE4
2. Финален извештај			TL-KE1, KE2, KE3, KE4

Документ подготвен од JV PLANET – SUEZ:

Подготви: д-р, Дејан Јованов, тим лидер и специјалист за управување со безбедноста на патиштата (КЕ 1)

д-р, Драгослав Кукиќ , специјалист за безбедност на патиштата (КЕ 2)

д-р Крсто Липовац, експерт за политики (КЕ 3)

Рајко Бранковиќ , Експерт за обука (КЕ 4)

Рецензија од: Константинос Такацоглу , помошник директор на проектот

Список на слики

Слика 1, Еволуција на модалната дистрибуција на патувањето	36
Слика 2, Проценка на бројот на жртви по година и вкупно намалување на бројот на жртви	45
Слика 3, Проценка на бројот на тешко повредени лица според возраста и севкупно намалување на бројот на тешко повредени (SI) лица	45
Слика 4, Елементи на локалната база на податоци за безбедност на патиштата	59
Слика 5, Распределба на општини во однос на вкупниот број на сообраќајни незгоди во периодот од 2020 до 2021 година	61
Слика 6, Број на сообраќајни незгоди на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	62
Слика 7, Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од старосна структура на лица на територија на град Скопје во сите 10 општини во период од 2020 до 2021 година.	63
Слика 8, Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од старосна структура на лицата, како и последици на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	63
Слика 9, Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од својството на учество во сообраќајот на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	64
Слика 10, Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од својството на учесниците во сообраќајот, како и последиците на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	65
Слика 11, Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во својство на возач на моторно возило во зависност од старосната структура на лицата на територија на град Скопје во периодот од 2020 до 2021 година.	65
Слика 12, Распределба на сообраќајните незгоди во зависност од категоријата на патот на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	66
Слика 13, Распределба на сообраќајни незгоди во зависност од типот на незгода на локални патишта, улици и булевари на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	67
Слика 14, Распределба на сообраќајни незгоди во однос на специфично место на настанување на локални патишта, улици и булевари на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година.	67

Список на табели

Табела 1, Вкупно резидентно население и вкупно нерезидентно население	11
Табела 2, Проценка на бројот на смртни случаи и сериозно повредени лица по година и севкупно намалување на бројот на смртни случаи и сериозно повредени лица	44

Кратенки

AMCM	Авто-мото сојуз на Македонија
БСМ	Управување со црни точки
CADaS	Збир на податоци за случени незгоди
НЕГА	База на податоци за сообраќајни незгоди
ЕЗ	Европска комисија
ЕСМТ	Европска конференција на министри за транспорт
ЕБОР	Европската банка за обнова и развој
ЕУ	Европска унија
ЕМС	Итна медицинска помош
ГУП	Генерален урбанистички план
iRAP	Меѓународна програма за проценка на патиштата
ИРТАД	Меѓународна група за податоци и анализа за безбедност на сообраќајот
ИТФ	Меѓународен транспортен форум
ГИС	Геофигурен информациски систем
БРСФ	Глобален фонд за безбедност на патиштата
GoV	Влада
JV	Заедничко вложување
LCRS	Локални совети за безбедност на патиштата
MAIS3+	Максимална скратена скала на повреда 3+
МЕ	Министерство за економија
МОН	Министерство за образование и наука
МФ	Министерство за финансии
МП	Министерство за правда
МВР	Министерство за внатрешни работи

МЛС	Министерство за локална самоуправа
МЗ	Министерство за здравство
МЖСПП	Министерство за животна средина и просторно планирање
МТВ	Министерство за транспорт и врски
NCBRS	Национално координативно тело за безбедност на патиштата
NKE	Не-клучен експерт
ОЕЦД	Организација за економска соработка и развој
ЈП	Јавно претпријатие
ЈПДП	Јавно претпријатие за државни патишта
PIU	Единица за имплементација на проектот
ЈСП	Јавно сообраќајно претпријатие
РСБСП	Републички совет за безбедност на патиштата
БП	Безбедност на патиштата
PCM	Управување со безбедноста на патиштата
RSMCR	Преглед на капацитетот за управување со безбедноста на патиштата
RSPI	Индикатори за перформанси за безбедност на патиштата
RTSA	Агенција за безбедност на патниот сообраќај
СТУ	Средно техничко училиште
ТА	Техничка поддршка
ТЦТ	Договор за транспортна заедница
ТМСС	Центар за управување и контрола на сообраќајот
TR	Технички извештај
ToR	Услови за работење
TL	Водач на тимот
ОН	Обединети нации
UNECE	Економската комисија на Обединетите нации за Европа
СБ	Светска банка
WBRSO	Опсерваторија за безбедност на патиштата на Западен Балкан
ЗЕЛС	Заедница на единиците на самоуправа

СОДРЖИНА

Список на слики.....	4
Список на табели.....	5
Кратенки.....	5
1. ОСНОВНИ ПОДАТОЦИ ЗА ГРАД СКОПЈЕ.....	10
1.1. Општи и демографски податоци	10
1.2. Инфраструктура.....	12
1.2.1. Патен сообраќај.....	12
1.2.2. Сообраќајни податоци за градот Скопје	14
1.3. Економски податоци.....	15
1.4. Организациска структура на Град Скопје.....	15
1.5. Надлежности на ГРАД СКОПЈЕ	20
1.6. Јавни претпријатија, јавни установи и средни училишта	25
1.6.1. Јавни претпријатија основани од Град Скопје:.....	25
1.6.2. Културни институции основани од Град Скопје :	25
1.6.3. Средни училишта во надлежност на Град Скопје:	26
1.7. Капацитет и интегритет на релевантните институции	27
2. ПОСТОЈНА СОСТОЈБА ВО ПОГЛЕД НА БЕЗБЕДНОСТА НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО ГРАД СКОПЈЕ.....	28
2.1. Постојни мерки и активности.....	28
2.2. Свесност за обемот и видот на проблемите со безбедноста на патиштата	33
2.3. Знаења и ставови за сообраќајните ризици	34
2.4. Урбана мобилност.....	35
2.5. Однесување во сообраќајот.....	37
2.6. Сообраќајни незгоди и последици.....	38
2.7. Главни проблеми и предизвици со безбедноста на патиштата.....	38

3.	БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТИШТАТА - ПОСАКУВАНА СОСТОЈБА.....	39
3.1.	Амбиција, мисија и визија на безбедноста на патиштата	39
3.2.	Цели за безбедност на патиштата насочени кон подобрување на системот на безбедност на патиштата.....	40
3.3.	Цели на БП поврзани со подобрување на знаењето, свеста и ставовите релевантни за БП	42
3.4.	Цели на БП поврзани со индикаторите за перформанси за безбедност на патиштата	42
3.5.	Цели на БП поврзани со конечниот исход (незгоди на патишта и последици од сообраќајни незгоди).....	43
4.	МОЖНИ МЕРКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТИШТАТА - КЛУЧНИ ОБЛАСТИ НА РАБОТА.....	46
4.1.	Класификација на мерките за безбедност во сообраќајот според 6 елементи од пристапот на безбеден систем.....	46
4.1.1.	Мерки за подобрување на организацијата и управувањето со безбедноста во сообраќајот	46
4.1.2.	Мерки за подобрување на патиштата	48
4.1.3.	Мерки за подобрување на безбедноста на учесниците во сообраќајот	49
4.1.4.	Мерки за подобрување на возилата	50
4.1.5.	Мерки за подобрување на активностите по незгода.....	51
4.1.6.	Побезбедни брзини - Мерки за управување со брзината	51
4.2.	Класификација на мерките за безбедност во сообраќајот по заинтересирани страни	51
4.2.1.	Мерки кои ќе ги спроведува (управува) Градскиот совет за безбедност на патиштата	51
4.2.2.	Мерки кои ќе ги спроведува (управува) Град Скопје (Секторот за сообраќај)	54
4.2.3.	Мерки што треба да ги спроведе СВР Скопје	55
4.2.4.	Мерки што треба да ги спроведат (администрираат) Службите за итна медицинска помош.....	56
5.	МОНИТОРИНГ НА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈАТА (СЛЕДЕЊЕ И ОЦЕНУВАЊЕ)	57
5.1.	Систем за собирање податоци.....	57
5.2.	Локална аналитичка база на податоци за безбедноста на патиштата	58

5.3.	Континуирано и периодично известување за безбедноста на патиштата	60
6.	АНЕКС 1, АНАЛИЗА НА НЕЗГОДИ НА ПАТИШТАТА И НИВНИ ПОСЛЕДИЦИ	60
6.1.	Основни податоци за бројот на сообраќајни незгоди и нивните последици	61
6.2.	Старосна распределба на лица во сообраќајни незгоди	62
6.3.	Категорија на учесници во сообраќајот	64
6.4.	Распределба на сообраќајни незгоди во однос на местото на настанот.....	66
6.5.	Типови на сообраќајни незгоди.....	66
6.6.	Распределба на сообраќајните незгоди во однос на специфичното место на настанот	67
6.6.	Клучни резултати.....	68

1. ОСНОВНИ ПОДАТОЦИ ЗА ГРАД СКОПЈЕ

1.1. Општи и демографски податоци

Градот Скопје е сместен во централниот дел на Балканскиот полуостров и претставува значајна крстосница на Балканот кон Егејското и Јадранското Море. Градот Скопје е главен град на Република Северна Македонија и се наоѓа во северниот дел на државата. Се простира на 21°26' источна географска должина и 42° северна географска ширина.

Скопје се протега на 1818 квадратни километри, 23 километри во должина, 9 километри во широчина и се наоѓа на просечна надморска височина од 245 метри. Градското подрачје зафаќа површина од 225 квадратни километри. Котлината во која Скопје се протега, е опкружена со планините Водно, масивот Јакупица-Караџица Осој, Жеден и Скопска Црна Гора. Покрај најголемата река Вардар, во и околу Скопје течат реките Треска, Лепенец, Пчиња, Кадина Река, Река Серава, Маркова Река како и понорницата Патишка Река. Градот Скопје според последните официјални податоци од пописот во 2021 година, има 526502 жители. Градот територијално е поделен на 10 општини и тоа: Аеродром, Бутел, Гази Баба, Ѓорче Петров, Карпош, Кисела Вода, Сарај, Центар, Чаир и Шуто Оризари. Скопје претставува главен и административен центар на државата затоа што тука се лоцирани управно-административни функции од највисоко државно ниво и акумулиран е значаен економски потенцијал.

Исклучително богатата функционална содржина на општествен, културен и политички живот овозможува влијанието на градот Скопје да се почувствува и надвор од границите на државата во просторот на југоисточна Европа.

Исклучителната значајна улога на главниот административен и функционален центар на државата, надополнета со функцијата на сообраќаен јазол на крстопатот на два меѓународни комуникациски коридори (Е-75 – Коридор 10 во насока север-југ и Е-65 – Коридор 8 во насока исток-запад), има позитивно влијание врз комплексниот развој на градот и развојот на просторот во опкружувањето. Територијата на градот дефинирана со границите на Генералниот Урбанистички План, во согласност со

функционалната и популациска дисперзија, природните карактеристики на просторот и континуитетот на историскиот развој, е поделена на основни административно-територијални единици-општини. Во вкупната површина на градот вклучена е и површината на двете градски населби во приградскиот простор: Радишани и Драчево. Населбите се лоцирани на територијата на општините Бутел (нас.Радишани) и Кисела Вода (нас. Драчево).

Во однос на демографските карактеристики на градот Скопје, забележлива карактеристика е брзото зголемување на бројот на жители и концентрацијата на повеќе од една четвртина од населението во Македонија во Скопје. На табела 1 ни е прикажан вкупниот број на жители по општини во Градот Скопје според пописот од 2021 година.

Табела 1, Вкупно попишани, вкупно резидентно население и вкупно нерезидентно население¹

Вкупно попишани, вкупно резидентно население и вкупно нерезидентно население - Попис 2021			
	Вкупно попишани	Вкупно резидентно население	Вкупно нерезидентно население
Град Скопје	560998	526502	34496
Аеродром	81338	77735	3603
Бутел	40612	37968	2644

¹Извор: Државен завод за статистика РСМ

Гази Баба	73735	69626	4109
Ѓорче Петров	46723	44844	1879
Карпош	66853	63760	3093
Кисела Вода	64254	61965	2289
Сарај	44048	38399	5649
Центар	46749	43893	2856
Чаир	68975	62586	6389
Шуто Оризари	27711	25726	1985

1.2. Ифраструктура

1.2.1. Патен сообраќај

Градот Скопје е голем сообраќаен центар со релативно добро развиена патна мрежа, низ која минуваат повеќе меѓународни и домашни автопати. Низ градот Скопје поминуваат поголемиот дел од патиштата и автопатските мрежи:

- Е-65 (Косово-Блаце-Скопје-Тетово-Кичево-Требеништа-Охрид-Битола-Меѓитлија-Р. Грција) што се совпаѓа со делови од главните патишта М-3, М-4 и М-5, патен коридор во правец север-југ;

- Е-75 (Р. Србија – Табановце – Куманово – Велес- Богородица – Р. Грција) што се совпаѓа со автопатот М-1, коридор за патен сообраќај во правец север-југ;
- Е-871, што се совпаѓа со магистралниот пат М-2: (Бугарија Деве Баир-Куманово и Велес)

Низ системот ТЕМ минуваат следните автопатишта: Куманово - Петровец - Велес - Градско - Неготино - (до Демир Капија) до Гевгелија; Скопје - Петровец и Хиподром-Миладиновци до Штип; Скопје (Сарај) – Тетово.

Градот Скопје поради неговата широка распространетост го поврзуваат повеќе главни коридори од исток кон запад и од север кон југ. Од исток градот е поврзан со меѓународниот коридор 10 – Е 75 преку бул. Александар Македонски кој што не е изграден во полн профил согласно планската документација. Други пристапи од Исток се и преку ул: Јустинијан први (Драчевска) и бул: Борис Трајковски како и преку улица Благоја Стефковски и улица Методија Андонов Ченто. Од северната страна на градот е изградена обиколница која претставува важен дел од патната инфраструктура и чија цел е одведување на транзитниот пред се товарен сообраќај кој претходно значително допринесуваше за закрчување на сообраќајот и загадување на животната средина во градот. Градот со обиколницата на север е поврзан преку булеварот Христијан Тодоровски Карпош и булеварот Никола Карев (Јадранска магистрала), бул.Словенија со бул Босна и Херцеговина, улиците Индира Ганди, Александар Урдаревски и Бутелска. Од запад во градот се влегува преку булеварот Ѓорче Петров и улицата Пат за економија како и преку ул. Волковска и ул.Сарај. Изградената улична мрежа во градот согласно законската регулатива е поделена на примарна и секундарна. Голем дел од примарната улична мрежа која е изградена не е изградена во полн профил согласно планската документација. Едни од главните изградени булевари и коридори во градот Скопје кои претставуваат костур на градот се булеварот Александар Македонски со булеварот Никола Карев, потоа булевар Видое Смилевски Бато со булеварот Јане Сандански и бул.Кузман Јосифовски Питу, коридорот булевар Гоце Делчев и булеварот Илинден, булеварот Партизански одреди со булеварот Ѓорче Петров како и булеварот Борис Трајковски со улицата 11-ти Октомври, улица Козле, улица Васил Ѓоргов, улица Јордан Мијалков, улицата Св. Кирил и Методиј и улицата Митриполит Теодосиј

Гологанов. Истите помеѓу себе се поврзани преку булеварите 8-ми Септември, Св. Климент Охридски, Мајка Тереза, Кочо Рацин и Крсте Мисирков, Србија и Киро Глигоров, 3-та Македонска Бригада и 12-та Македонска Бригада, како и преку улиците Московска и Љубљанска, Лондонска и Манапо, улицата Франклин Рузвелт, Димитрија Чуповски, Даме Груев и Филип Втори Македонски. Во моментот се градот дел од булевар АСНОМ и дел од булеварот Македонија. Во поглед на велосипедската инфраструктура во градот Скопје во последните години интензивно се градат велосипедски патеки кои достигнаа должина од преку 97 километри но и понатаму голем дел од градот не е доволно покриен со велосипедски патеки. Исто така недостасуваат велосипедски конекции со периферните населби и рурални места кои што се на територија на градот Скопје.

1.2.2. Сообраќајни податоци за градот Скопје

Вкупната изградена сообраќајна инфраструктура во градот Скопје изнесува околу 556 км додека бројот на регистрирани моторни возила од сите типови е 194.124 моторни возила во 2021 година.

Според податоците на ДЗС од спроведениот Попис 2021 година, направен е преглед на возниот парк во Скопје за последниот двегодишен статистички период (2020-2021). Анализата покажува:

- постојан пораст на бројот на регистрирани возила (12.975 повеќе регистрирани во 2021 година отколку во 2020 година);
- најголемо учество во вкупниот број возила имаат патничките автомобили (85%);
- бројот на регистрирани мотоцикли (762 моторцикли повеќе во 2021 година во однос на 2020 година), потоа товарни возила – ЛТВ и ТТВ (1389) и патничките автомобили со пораст од 10.371 соодветно;
- број на регистрирани на автобуси е 44 повеќе регистрирани во 2021 година отколку во 2020 година.

1.3. Економски податоци

Бруто домашниот производ за Скопскиот регион за 2021 година изнесува 316412 мил.денари додека по глава на жител изнесува 521266 денари.

Буџетот на градот Скопје кој градот го усвои во декември 2022 година изнесува 7.094.386.000 денари и претставува развоен буџет, со социјална компонента и соодветни мерки за домаќинско и штедливо работење на градот. Во голема мера од рамките на буџетот ќе бидат искористени средства за исполнување на програмата „За модерно Скопје“, но и за субвенционирање на социјално ранливи категории на граѓани. Покрај ова во 2023 година граѓаните ќе добијат буџет кој ќе значи и реализација на проекти за подобрување на јавната инфраструктура, подигнување на нови зелени површини, нови содржини во зоолошката градина и реализација на новиот Луна Парк.

1.4. Организацииска структура на Град Скопје

Со одлука за внатрешна организација на Град Скопје донесена од страна на Советот на Град Скопје е дефинирана организацијата, делокругот и начинот на извршување на задачите на администрацијата на Град Скопје, видовите организациони облици, условите за нивно формирање и раководењето со нив. Администрацијата на Град Скопје ги извршува работите од надлежност на органите на Град Скопје, односно Советот и Градоначалникот на Град Скопје.

Согласно оваа одлука, администрацијата на Град Скопје ги извршува следните активности:

- врши стручни работи за Советот и Градоначалникот на Град Скопје;
- ја следи проблематиката во областите од надлежност на Градот Скопје, врши анализа на состојбите и дава иницијативи и предлози за нивно унапредување;
- доставува информации и податоци во врска со активностите на Градот Скопје на барање на надлежните органи и врши и други работи утврдени со оваа одлука.

Администрацијата на Град Скопје ги извршува работите во согласност со Уставот, законите, Статутот на Град Скопје и други прописи и општи акти донесени врз основа на закон.

Врз основа на надлежностите на Град Скопје утврдени со закон, како и групирањето на работите и задачите според видот, обемот, сложеноста, нивната меѓусебна сродност и поврзаност, администрацијата на Градот Скопје се организира во сектори и одделенија.

Сектор се формира заради обединување на повеќе меѓусебно поврзани подрачја/функции од надлежност на органите на Град Скопје, како и заради организирање, следење и координирање на работите од надлежност на одделенијата во неговиот состав и унапредување на нивната меѓусебна соработка.

Одделението се формира заради непосредно извршување на: нормативно правни работи, управување со човечки ресурси, стручно - аналитички, управни, извршни, управно - надзорни, инспекторски, информативно - документарни, информативно - комуникациски, оперативни, материјално - финансиски, инвестициски, информатичко - технолошки, стручно - административни и други работи.

Администрацијата на Град Скопје се организира во 20 сектори и 69 одделенија:

Секретар на Град Скопје

1. Сектор за управување со човечки ресурси

- одделение за вработување, унапредување, мобилност и права и одговорности од работен однос
- одделение за мотивација, оценување, стручно оспособување и усовршување

2. Сектор за финансиски прашања

- одделение за буџетска координација;
- одделение за буџетска контрола;
- одделение за сметководство и плаќање

3. Сектор за даноци и комунални такси

- одделение за утврдување и наплата на данок на промет на недвижности и данок на наследство и подарок
 - одделение за утврдување и наплата на данок на имот
 - одделение за утврдување и наплата на комунални такси и други надоместоци
 - одделение за присилна наплата, сметководство и плаќања за даноци на имот, комунални такси и други надоместоци
 - одделение за прием, издавање, заверка на документи за даноци на имот, комунални такси и други надоместоци
 - одделение за проценка на недвижен имот
4. Сектор за правни работи
- одделение за норматива
 - одделение за правна заштита
5. Сектор за локален економски развој
- одделение за поддршка на развој на мали и средни претпријатија, претприемништво и иновации
 - одделение за поддршка на развој на занаетчиството и трговијата
 - одделение за поддршка на развој на туризмот и угостителството
6. Сектор за планирање и уредување на просторот
- одделение за просторно и урбанистичко планирање
 - одделение за уредување на градежно земјиште
 - одделение за подготвителни работи, недвижен имот, постапка за експропријација на недвижности и имотно правни работи
 - одделение за изградба на инфраструктурни и комерцијални (капитални) објекти
 - одделение за подготовка на техничка документација од областа на уредување на просторот
 - одделение за урбана опрема
 - одделение за издавање одобренија за градење
7. Сектор за комунални работи

- одделение за комунални работи од областа на водоснабдувањето и одведувањето на урбаните отпадни води
- одделение за комунални работи од областа на комуналната хигиена и за други комунални работи
- одделение за комунални работи од областа на одржување и користење на паркови и зеленило
- одделение за категоризација, нумерирање и именување на инфраструктурни објекти

8. Сектор за сообраќај

- одделение за организација на јавен превоз
- одделение за мониторинг и контрола
- одделение за техничко регулирање на сообраќајот
- одделение за планирање на одржлива урбана мобилност
- одделение за товарен сообраќај и урбана логистика

9. Сектор за јавни дејности

- одделение за спорт и млади
- одделение за култура
- одделение за социјална, детска и здравствена заштита

10. Сектор за образование

- одделение за образование
- одделение за поддршка процесите во образованието

11. Сектор за заштита на животната средина

- одделение за квалитет на амбиенталниот воздух, адаптација и намалување на климатските промени, заштита од бучава и нејонизирачко зрачење
- одделение за заштита и унапредување на природата и зеленилото
- одделение за заштита и спречување од загадување на водата и почвата
- одделение за стратешко управување со животната средина и планирање и подигнување на јавната свест за животната средина
- одделение за енергетика, енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија

12. Сектор за меѓународна соработка и поддршка на здуженија на граѓани
 - одделение за меѓународна соработка
 - одделение за соработка и поддршка на здуженија и фондации
 - одделение за европска интеграција
13. Сектор за информатички технологии и модернизација
 - одделение за развој на инфомациониот систем на Град Скопје
 - одделение за географски информационален систем (ГИС)
 - одделение за информатичко - комуникациската инфраструктура
14. Сектор за поддршка на градоначалникот
 - одделение за координација на активностите на градоначалникот
 - одделение за односи со јавноста и информации за граѓаните
 - одделение за управување со квалитет
15. Сектор за поддршка на Совет на Град Скопје
 - одделение за организација на седници на Советот на Град Скопје
 - одделение за поддршка на комисиите и Координативното тело на градоначалници
16. Сектор за општи работи
 - одделение за стручно и стручно - административни работи
 - одделение за преведување и лекторирање
 - одделение за помошни работи
17. Сектор - инспекторат на Градот Скопје
 - одделение за комунална инспекција
 - одделение за комунални редари
 - одделение за инспекција за патен сообраќај и инспекција за патишта
 - одделение за даночна инспекција и инспекција за наплата на комунални и други такси
 - одделение за инспекциски надзор од другите надлежности на Град Скопје и стручно - административна поддршка на секторот
 - одделение за инспекциски надзор над животната средина во Градот Скопје
18. Сектор за внатрешна ревизија

- одделение за внатрешна ревизија на администрацијата на Град Скопје
- одделение за внатрешна ревизија на јавните претпријатија основани од Град Скопје
- одделение за внатрешна ревизија на јавните установи основани од Град Скопје

19. Сектор за заштита и спасување

- одделение за заштита и спасување и административна поддршка на територијална противпожарна единица на Град Скопје (БППЗ)
- територијална противпожарна единица на Град Скопје

20. Сектор за јавни набавки

- одделение за нормативно правни и административни работи од областа на јавните набавки
- одделение за спроведување на постапки за јавни набавки

1.5. Надлежности на ГРАД СКОПЈЕ

Во согласност со член 10 од Законот за Град Скопје и надлежностите во областите утврдени со Уставот на Република Северна Македонија ги извршуваат органите на Град Скопје и органите на општините во градот Скопје. Работите од локално значење што се функционално неделиви и подеднакво значајни за целото подрачје на градот Скопје, ги вршат органите на Град Скопје. Додека, работите од локално значење што се функционално делливи по својот карактер и се од значење за општините во градот Скопје, ги вршат органите на општините на територија на град Скопје.

Надлежности од јавен интерес за Град Скопје се:

1. Планирање и уредување на просторот

- донесување Просторен план на градот Скопје
- донесување генерален урбанистички план на градот Скопје
- давање мислење за предлогот на деталните урбанистички планови, урбанистички проекти и урбанистички планови за населените места што ги донесуваат општините во градот Скопје
- уредување градежно земјиште

- утврдување стандарди и давање согласност за поставување времени објекти, мебел и урбана опрема на подрачјето на градот Скопје
- изградба на инфраструктурни и капитални објекти
- евиденција на недвижниот имот и имотните права и интереси на Градот Скопје
- изградба и одржување на јавното осветлување
- експропријација на недвижен имот заради реализација на работи од јавен интерес

2. Заштита на животната средина и природата

- заштита, преземање мерки и спречување од загадување на водата, воздухот, почвата, заштита и влијанието на органската и неорганската хемиска технологија врз животната средина и унапредување на природата и зеленилото на подрачјето на градот Скопје
- заштита од бучава и нејонизирачко зрачење
- адаптација и намалување на климатските промени
- стратешко планирање во животната средина преку подготовка на стратешки, плански и проектни документи и следење на нивната имплементација на подрачјето на градот Скопје
- Енергетика, енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија

3. Локален економски развој

- планирање на локалниот економски развој на градот Скопје
- утврдување развојни и структурни приоритети на ниво на градот Скопје
- утврдување на мерки и активности за водење локална економска политика на ниво на градот Скопје
- утврдување стратегија за локален економски развој и стратегија за поддршка на развојот на малите и средните претпријатија и претприемништвото
- развој и поттикнување алтернативен и културен туризам
- подобрување на условите за престој на туристите во градот Скопје и туристичко пропагандно информирање
- занаетчиство, угостителство и трговија

4. Комунални дејности

- изградба, користење, заштита и одржување на магистрални и собирни улици и други инфраструктурни објекти
- водоснабдување и одведување на урбаните отпадни води
- управување со отпадот
- одржување на парковите, парк-шумите, спортско-рекреативните зони и другите заштитени подрачја
- одржување на зеленилото на јавните и сообраќајни површини
- снабдување со природен гас и топлинска енергија
- категоризација и именување на градски населби, улици, плоштади, мостови и други инфраструктурни објекти
- одржување на гробишта
- дезинсекција
- ерадикација на животните скитници
- изградба, користење и одржување на пазари на големо и пазари за продажба на моторни возила на подрачјето на градот Скопје

5. Култура

- институционална и финансиска поддршка на културните установи и проекти од значење за градот Скопје
- негување на фолклорот, обичаите, старите занаети и други културни вредности
- организирање на манифестации од областа на културата од интерес на Град Скопје
- поттикнување на разновидни специфични форми на творештво
- одбележување на настани и личности од значење за градот Скопје со спомен обележја
- подигање, чување и заштита на спомен обележја и други прописи од надлежност на Град Скопје
- основање на установи од областа на културата

6. Образование

- следење на работите во средното образование во градот Скопје

- основање на јавните средни училишта, ученичките домови и установи за образование за возрасни
- планирање на финансирањето и учеството на претставниците на Градот Скопје во органите на управување во јавните средни училишта, ученичките домови и установи за образование за возрасни
- организација на училишната мрежа на Градот Скопје
- мерки и активности за подигање на нивото на ученичкиот стандард
- информации и податоци во врска со активностите на Градот Скопје во сферата на средното образование

7. Спорт и млади

- обезбедување услови за развој на квалитетен спорт во градот Скопје
- организирање, поттикнување и помагање спортски манифестации и приредби од значење за градот Скопје
- изградба и одржување на спортски објекти од значење на градот Скопје
- утврдување на мрежата на спортски објекти и нивно класифицирање
- определување рекреативни зони за масовно спортување
- категоризација на објектите за спорт во сопственост на Град Скопје
- анализа и насоки од областа на младинската политика во градот Скопје
- анализи и стручно-оперативни работи при разгледување на прашања поврзани со проекти и манифестации од областа на младите во градот Скопје
- дава иницијативи поврзани со организација на едукативно-образовни програми на младите

8. Социјална и детска заштита

- мерки и активности за унапредување на социјалната, детска и здравствена заштита во градот Скопје
- остварување на социјална грижа за категории лица определени со закон
- управување, основање, финансирање и одржување на јавните установи домови за стари лица и детски одмаралишта
- помош на пациенти со специјални потреби

- остварување на социјална грижа за лица со посебни потреби, деца без родители и родителска грижа, жртви на семејно насилство, бездомни лица, стари лица, деца од еднородителски семејства, деца на улица, лица изложени на социјален ризик, лица засегнати од злоупотреба на дрога и алкохол и други ранливи категории граѓани

9. Здравствена заштита

- преземање мерки за заштита на здравјето на работниците и заштита при работа
- мерки и активности за здравствено воспитување
- мерки за унапредување на здравјето и превентивни активности
- здравствен надзор над животната средина и над заразните болести
- унапредување на здравјето на населението, промовирање на здрави стилови на живеење, подигнување на јавната свест и здравствената култура со цел намалување на опасностите и здравствените проблеми кај граѓаните
- поддршка на здравствени сервиси и услуги

10. Заштита и спасување

- работи од областа на заштита и спасување
- управување со кризи

11. Противпожарна заштита

- гаснење на пожари на подрачјето на градот Скопје
- отстранување на непосредната опасност за настанување на пожар
- противпожарно обезбедување на објекти, делегации, јавни собири, спортски и други манифестации, во координација со Министерството за внатрешни работи

12. Надзор

- надзор над вршењето на работите од надлежност на градот Скопје

1.6. Јавни претпријатија, јавни установи и средни училишта

За вршење на одделни стопански дејности од јавен интерес, во рамките на своите надлежности, јавни претпријатија можат да основаат општините и Градот Скопје под услови и начин утврдени согласно член 3 од Законот за Јавни претпријатија.

Јавните претпријатија основани од градот Скопје се во сопственост градот Скопје.

1.6.1. Јавни претпријатија основани од Град Скопје:

2. ЈП „Паркови и зеленило“ - Скопје
3. ЈП „Градски паркинг“ - Скопје
4. ЈП „Улици и патишта“ - Скопје
5. Јавно Сообраќајно Претпријатие - „Скопје“
6. ЈП „Комунална хигиена“ - Скопје
7. ЈП „Водовод и канализација“ - Скопје
8. Депонија „Дрисла“ - Скопје Доо
9. ЈП за благосостојба за животни скитници „Лајка“ - Скопје

За вршење на одделни културни дејности од јавен интерес, во рамките на своите надлежности, културни институции можат да основаат општините и Градот Скопје под услови и начин утврдени во Законот за Култура и Законот за Установи.

1.6.2 Културни институции основани од Град Скопје :

- Градска библиотека „Браќа Миладиновци“ - Скопје
- Културно Информативен Центар – Скопје
- Дом на културата „Кочо Рацин“ – Скопје
- Младински Културен Центар – Скопје
- Музеј на Град Скопје
- Универзална сала – Скопје
- Зоолошка градина – Скопје
- Детски Културен Центар „Карпош“

За вршење на одделни дејности од областа на образованието, во рамките на своите надлежности, средни училишта може да основа Градот Скопје под услови и начин утврдени согласно член 10 од Законот за средно образование.

1.6.3 Средни училишта во надлежност на Град Скопје:

- СУГС „Никола Карев“ - Скопје
- СУГС „Раде Јовчевски - Корчагин“ - Скопје
- СУГС „Јосип Броз Тито“ - Скопје
- СУГС „Михајло Пупин“ - Скопје
- СУГС „Боро Петрушевски“ – Скопје
- СУГС „Орце Николов“ – Скопје
- СУГС „Кочо Рацин“ – Скопје
- СУГС „Панче Арсовски“ – Скопје
- СУГС „Георги Димитров“ – Скопје
- СУГС „Васил Антевски - Дрен“ – Скопје
- СУГС „Марија Кири Склодовска“ – Скопје
- СУГС „Владо Тасевски“ – Скопје
- СУГС „Димитар Влахов“ – Скопје
- СУГС „Браќа Миладиновци“ – Скопје
- СУГС „Здравко Цветковски“ – Скопје
- СУГС „Арсени Јовков“ – Скопје
- СУГС „Лазар Танев“ – Скопје
- СУГС „8 Септември“ – Скопје
- СУГС „Цветан Димов“ – Скопје
- СУГС „Д-Р Панче Караѓозов“ – Скопје
- СУГС „Зеф Љуш Марку“ – Скопје
- СУГС „Сарај“ – Скопје
- СУГС „Шаип Јусуф“ – Скопје

1.7 Капацитет и интегритет на релевантните институции

Постојат повеќе институции во градот кои допринесуваат во управувањето со сообраќајот во градот како што се јавните претпријатија, јавните установи, образовни установи (средни училишта и факултети), сообраќајна полиција, автошколи, технички прегледи и тн.

Од јавните претпријатија кои се под надлежност на Град Скопје, а имаат директна поврзаност со управувањето на сообраќајот на патиштата во градот се ЈП „Улици и патишта“, ЈП „Градски паркинг“ и ЈСП „СКОПЈЕ“ Скопје.

ЈП „Улици и патишта“ се надлежни за поставување и одржување на сообраќајната сигнализација и опрема на уличната мрежа која е под надлежност на Град Скопје согласно ГУП на Град Скопје 2012 – 2022 година. Во склоп на ова претпријатие е и Центарот за управување и контрола на сообраќајот (ЦУКС), чија што работа е следење и управување на сообраќајот на 92 семафоризирани крстосници преку софистицираниот систем UTOPIA. Целта на овој Центар е да ги опфати сите семафоризирани крстосници во градот.

ЈП „Градски паркинг“ е надлежно за управување со стационарниот сообраќај во градот. Под негова надлежност се поголемиот број на јавни паркинзи и катни гаражи во градот, освен на дел од паркинзите во Општината Центар, каде што со истите управува ЈП „Паркинзи на Општина Центар“ кое е формирано од самата општина.

ЈСП „СКОПЈЕ“ е надлежно за организирање и спроведување на јавниот градски и приградски превоз на патници во градот Скопје. Јавното претпријатие располага со флота на возила од 325 автобуси и 16 минибуси, од кои 33 се со EURO 6, 215 со EURO 5 и 93 со EURO 4 стандард.

За унапредувањето на сообраќајот како стопанска гранка во голема мерка имаат влијание и образовните институции кои го изучуваат сообраќајот како наука а тоа се : АСУЦ „Боро Петрушевски“, СУГС „Владо Тасевски“ како и Факултетот за сообраќајно инженерство при универзитетот „Мајка Тереза“ во Скопје. Како голема помош во унапредувањето на безбедноста во сообраќајот допринесуваат и невладините организации кои всушност се и директните учесници во сообраќајот и со нивни

предлози и мерки учествуваат во креирањето на сообраќајната политика и унапредување на безбедноста во сообраќајот.

Град Скопје е надлежен за такси службата во градот, каде што согласно законската регулатива и дефинирани процедури, издава лиценци за вршење на такси превоз во градот. До сега Град Скопје има издадено 2400 изводи од лиценци за вршење на такси превоз.

Во Скопје има голем број на автошколи кои се занимаваат со обука на возачи. Согласно законската регулатива стручниот испит (писмен и практичен испит) го спроведува еден економски оператор односно Испитен центар чија што лиценца за работа истекува на 5 години. Нивната работа ја контролира Министерството за внатрешни работи.

2. ПОСТОЈНА СОСТОЈБА ВО ПОГЛЕД НА БЕЗБЕДНОСТА НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО ГРАДОТ СКОПЈЕ

2.1 Постојни мерки и активности

Град Скопје има изработено повеќе стратешки документи со кои се определи за развој на урбаниот сообраќаен систем. Во Транспортната стратегија на Министерството за Транспорт и врски од 2007 година се наведува дека најбитната стратегиска определба за развојот на урбаниот сообраќаен систем треба да биде подобрување на мобилноста на граѓаните која што определба е различна од концептот за постојано обезбедување на доволен капацитет на патната и улична инфраструктура за моторизирани патувања. Тоа значи дека добра сообраќајна стратегија треба да се фокусира на подобрување на мобилноста на луѓето, а не само на подобрување на патувањата со моторизираниот сообраќај, особено не со масовно користење на автомобилот во централните градски зони.

Во студијата на ИДОМ од 2011 година се наведуваат стратегиските определби за развој на урбаниот транспортен систем во Скопје кои се дефинирани како:

- Придонес на транспортниот систем во одржлива заштита на животната средина со минимизирање на штетните емисии на гасови, бучава и климатски промени. Во исто време треба да биде и многу енергетски ефикасен.

- Придонес во економскиот развој преку овозможување на мобилност и приод до сите делови во градот.

Други стратешки документи кои Град Скопје ги има донесено, а кои се од голема важност за безбедноста на сообраќајот на патиштата во градот се следниве:

- Сообраќајна студија со идеен сообраќаен проект за бул. Гоце Делчев на потегот од крстосница со ул. Стив Наумов (ул. Филип Втори Македонски) до крстосница со ул. Беласица во Скопје;
- Сообраќајна студија со идеен сообраќаен проект за влијанието на изградбата на повеќе-наменски комплекс Еаст Гате врз околната улична мрежа во Скопје;
- Сообраќајна студија со идеен сообраќаен проект за дел од бул. Никола Карев на потег од крстосница со бул. 8-ми Септември до крстосница со бул. Словенија во Скопје;
- Сообраќајна студија со идеен сообраќаен проект за изнаоѓање на оптимално сообраќајно решение за режим на сообраќај во централно градско подрачје во Скопје;
- Сообраќајна студија со идеен сообраќаен проект за бул. 12-та Македонска бригада на потег од крстосница со бул. Србија до крстосница со ул. Новопланирана собирна улица 2 во Скопје;
- Започната постапка за Ажурирање на транспортен модел за Скопје во склоп со постапката за донесување на нов Генерален Урбанистички План за град Скопје 2022 – 2032 година;
- План за одржлива урбана мобилност во градот Скопје (SUMP од 2013г) – отпочната е постапка на изработка на нов;
- Локален еколошки акционен план 3 (ЛЕАП) 2020 – 2026 година
- Стратегија за заштита на животната средина во градот Скопје.
- План за унапредување на велосипедски сообраќај на град Скопје 2019-2021 година.

Градот Скопје ги има прифатено и мерките донесени со Националната стратегија за безбедност во сообраќајот на патиштата на РМ и за кои се има обврзано истите да ги спроведува на својата територија.

За безбедноста на сообраќајот на патиштата на национално ниво е надлежен “Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата” како советодавно тело чија што основна цел е унапредувањето на безбедноста на сообраќајот. Градот

Скопје во 2015 година по иницијатива на тогашниот Градоначалник на Град Скопје г-динот Коце Трајановски и Министерот за внатрешни работи г-динот Митко Чавков формираше работна група за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата во градот Скопје во кој членуваа експерти од оваа област од овие две институции. Работната група изработи Акциски план за унапредување на безбедноста на сообраќајот по извршена сеопфатна анализа од надлежните организациски единици во овие две институции. Оттука истата година со одлука на Совет на Град Скопје, а по претходно одобрение од “Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата”, Град Скопје формираше свој “Совет за безбедност во сообраќајот на патиштата” чија надлежност беше унапредување на безбедноста на сообраќајот на територијата на градот Скопје односно во десетте скопски општини. Советот броеше 33 советници од Град Скопје, Општините во Град Скопје, Јавните претпријатија во Град Скопје, Министерството за внатрешни работи, професори од Техничкиот факултет од Битола, како и претставници од невладини организации. “Советот за безбедност на сообраќајот на патиштата во град Скопје” имаше донесено Деловник за работа на советот и Годишна програма за работа на советот.

Задачите на советот беа:

- унапредување на работите поврзани со безбедноста на сообраќајот на патиштата во градот Скопје;
- унапредување на сообраќајното воспитување и образование на учесниците во сообраќајот и развивање на сообраќајно-образовната работа на предучилишните установи и училиштата, како и на средните училишта;
- остварување на соработка и координација во превентивната работа на државните органи, институциите, правните лица и други субјекти по прашањата на самозаштита во областа на безбедноста во сообраќајот;
- организирање и учество во сообраќајно – воспитни акции и манифестации од областа на сообраќајната превентива;
- поттикнување, развивање и помагање на научно истражувачка работа во областа на сообраќајот на патиштата;
- организирање на научни и стручни собири за работи од областа на безбедноста на сообраќајот на патиштата;

- соработка со средствата за јавно информирање, заради навремено, целосно и објективно информирање на јавноста за мерките за унапредување на сообраќајната превентива и безбедноста на сообраќајот на патиштата.

Согласно Годишната програма и Деловникот за работа, советот имаше превземено и низа на активности како што се формирање на работни групи за спроведување на задачи и проекти од Годишната програма, координација и учество на проекти од програмата на “Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата”, спроведување на иницијативи за промена на законски одредби, учество во едукација за безбедност во рамки на училишната програма итн.

Советот одржа неколку седници во текот на 2016 и 2017 година, но ваквата пракса не продолжи поради неможност да се одржат седниците од причина што не се обезбеди минималниот број на учесници за одржување на седниците од најразлични причини меѓу кои и од финансиски аспект.

Град Скопје и покрај завршување на мандатот на “Советот за безбедност на сообраќајот на патиштата во градот Скопје” односно во 2019 година, со помош и во соработка со општините во градот и Секторот за внатрешни работи во градот Скопје при Министерството за внатрешни работи на РМ, продолжува да реализира најразлични проекти од областа на безбедноста во сообраќајот на патиштата пред се за зголемување на безбедноста на учесниците во сообраќајот пред и околу образовните установи.

Патната инфраструктура во градот Скопје е во релативно лоша состојба. Се превземаат активности за нејзина реконструкција меѓутоа сето тоа е споро и недоволно. Што се однесува за нова патна инфраструктура ситуацијата е иста односно скоро и да не се гради најмногу заради финансиите и долгата и сложена постапка за решавање на имотнотправните проблеми. За одржувањето на патната инфраструктура и сообраќајната сигнализација која е под надлежност на Град Скопје, формирано е ЈП „Улици и патишта“. Јавното претпријатие нема капацитети за поголеми градежни активности и затоа нивните активности се насочени кон поставување и одржување на сообраќајната сигнализација и опрема пред се на примарната улична мрежа во градот. Но, има и ситуации каде што претпријатието поставува и одржува сообраќајна сигнализација и опрема на секундарна улична мрежа каде што Град Скопје склучува

договори/меморандуми за соработка со некоја од десетте општини во градот. Најчести такви примери се поставувањето на сообраќајна сигнализација и опрема на уличната мрежа која поминува покрај образовни установи, поради тоа што Град Скопје зазема став за заштита на една од најранливите категории учесници во сообраќајот – децата. Активностите се однесуваат на проектирање и имплементација на мерки за смирување на сообраќајот и дефинирање на зони на смирен сообраќај каде што брзината на движење на моторните возила да не биде поголема од 30км/ч. Исто така, договори за соработка со општините се потпишуваат и за проширување на велосипедската инфраструктура и задоволување на барањата на велосипедистите, а со тоа и промовирање на велосипедизмот како алтернативен превоз во градот со цел намалување на бројот на корисници на моторни возила во градот. Она што исто така, е вредно да се напомене е дека во насока на унапредување на велосипедскиот сообраќај градот Скопје направи намалување на широчината на сообраќајните ленти на некои од поважните булевари и улици во градот за да се овозможи простор за изградба на велосипедска инфраструктура.

Под надлежност на Град Скопје се и сите средни училишта на територијата на градот, од кои СУГС „Боро Петрушевски“ и СУГС „Владо Тасевски“ се стручни училишта за образување на ученици од областа на сообраќајот. Во склоп на СУГС „Боро Петрушевски“ постои и автошкола и полигон за оспособување на возачи од сите категории. Освен овие училишта кои имаат голем придонес во сообраќајното воспитување на децата кои учат таму, во останатите училишта нема во наставната програма сообраќајно образование или тоа е оставено поединечно на самиот наставен кадар. После донесувањето на оваа стратегија целта на Град Скопје ќе биде да се промени таа ситуација и да се иницира промени во наставните програми со цел воведување на задолжително сообраќајно образование.

Досега не се правени анализи поврзани за безбедноста во сообраќајот на патиштата во градот најмногу поради несериозниот пристап и разбирање на безбедноста во сообраќајот, а потоа и од недостигот на влезни податоци и неможноста на нивно прибирање. Главно тоа беше проблем поради застарениот систем на прибирање на податоци од страна на сообраќајната полиција која врши увид на местото на

сообраќајната незгода. Во 2018 година Министерството за внатрешни работи го реши тој проблем со модернизирање на начинот на правење на увид на сообраќајните незгоди и внесување на податоците во современ софтвер согласно светските стандарди се со цел лесно достапни податоци кои ќе се користат при анализи за безбедноста во сообраќајот, а со тоа и детектирање на “црни точки” на патиштата.

Иако во Скопје се спроведуваат голем број активности за подобрување на безбедноста на патиштата, овие активности не се спроведуваат како дел од добро координиран систем на мерки и активности кои значително би влијаеле на состојбата на безбедноста на патиштата. Во наредниот период треба да се интензивираат активностите на сите чинители за безбедноста на патиштата и подобро да се координираат активностите на сите субјекти, за да се постигне синергија на влијание и значително да се подобри безбедноста на патиштата во градот Скопје.

2.2 Свесност за обемот и видот на проблемите со безбедноста на патиштата

Свеста на граѓаните за безбедноста во сообраќајот е многу мала иако тоа се сведува на претпоставки поради тоа што не се спроведени анкети и анализи од страна на Град Скопје. Претпоставките се однесуваат на тоа што секојдневно се објавуваат информации и вести од страна на медиумите за случени сообраќајни незгоди, санкционирани возачи поради брзо возење, возење под дејство на алкохол/дрога и сл.

На состојбата на безбедноста на патиштата најмногу влијае бруто националниот приход и подготвеноста од страна на донесувачите на одлуки да се плати за безбедноста во сообраќајот. Бруто националниот приход ќе расте со растот на економијата и тоа е варијабла на која малку можеме да влијаеме. Подготвеноста да се плати за безбедноста на сообраќајот најмногу зависи од свесноста за обемот и видот на проблемот со безбедноста на патиштата. Во наредниот период треба да се воспостави редовно истражување на свеста и ставовите за обемот и видот на проблемите на безбедноста на патиштата во сообраќајот.

Врз основа на резултатите од овие истражувања, треба да се спроведат современи кампањи насочени кон подобрување на свеста за обемот и видот на проблемите со

безбедноста на сообраќајот на патиштата, да се прифати безбедноста на сообраќајот на патиштата како важен општествен приоритет и да се подобри подготвеноста да се плати за безбедноста во сообраќајот.

2.3 Знаења и ставови за сообраќајните ризици

Граѓаните се свесни за ризиците и последиците кои ги носи сообраќајот во градот, но и покрај тоа свесно ги прифаќаат со цел пристигнување до своите одредишта. Движењето со поголема брзина од дозволената, управувањето на моторното возило под дејство на алкохол/дрога и ризикот од санкционирање од страна на сообраќајната полиција, како и можните последици од таквото однесување се прифатливи за граѓаните поради тоа што контролата на сообраќајната полиција е нередовна и во голем број од случаите е неефективна.

Во однос на ставовите и однесувањето на учесниците во сообраќајот, Град Скопје сè уште нема спроведено истражување и анализа за ставовите и однесувањето на учесниците во сообраќајот во однос на нивното мислење за безбедноста на патиштата во градот, со какви проблеми се соочуваат тие секојдневно при учество во сообраќајот, какво е нивното однесување во однос на одредени ситуации итн. Градот Скопје генерално има проблем со безбедноста на патиштата и почитувањето на сообраќајните правила и прописи. Брзината на движење на возилата по улиците во градот е еден од најчестите проблеми со кои се соочуваат учесниците во сообраќајот, како при возење со поголема брзина од дозволената, така и со метеж на одредени улици и периоди во текот на денот. Возењето под дејство на алкохол/дрога е исто така голем проблем во градот каде стапката на такви учесници постојано се зголемува. Други проблеми со кои се соочуваат учесниците во сообраќајот се минување на пешаци и велосипедисти надвор од пешачки премин, непропуштање на пешаци кои поминуваат коловоз на пешачки премин, зафаќање на пешачките патеки со паркирани возила, недавање на предност, невнимателно отварање на врата и загрозување на велосипедистите, поминување на црвено светло, некористење заштитни кациги на мотоцикли и велосипедисти итн.

Познавањето и разбирањето на ставовите на граѓаните, особено на учесниците во сообраќајот, е многу важно за разбирање на прашањата за безбедноста на патиштата .

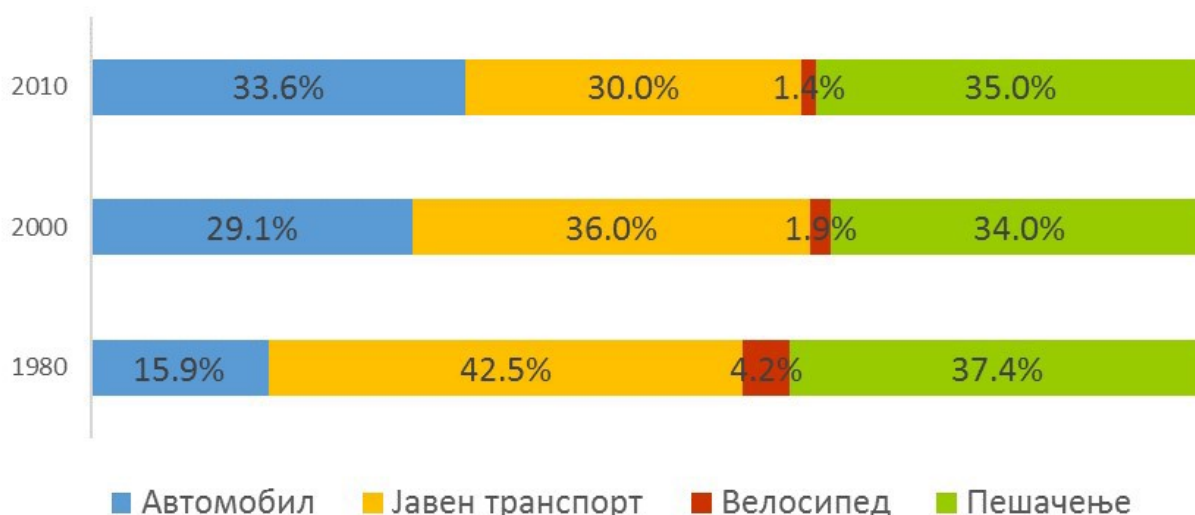
Постојаното подобрување на знаењето кое е важно за безбедно учество во сообраќајот е важен предуслов за развој и подобрување на безбедноста на патиштата . Во наредниот период треба да се подобри системот на едукација и воспитување за безбедноста на патиштата . Треба да се развие методологија на редовно истражување на најважните знаења, особено знаењето на најмладите категории учесници во сообраќајот . Врз основа на резултатите, треба да се преземат мерки за подобрување. Притоа треба да се посвети соодветно внимание на разбирањето на најважните „лекции“ од сообраќајното образование, односно практичното однесување во сообраќајот.

Од друга страна, неопходно е во наредниот период да се усвои методологија на редовно истражување на ставовите за ризиците во сообраќајот, за проблемите со безбедноста на патиштата и за сопственото однесување.

Во оваа смисла, би било оптимално да се усогласи оваа методологија со најдобрите практики и да се вклучи Република Северна Македонија во европскиот проект ЕСРА..

2.4 Урбана мобилност

Согласно на Студијата за сообраќајниот систем во Скопје од 2011 година и покрај повеќето придобивки од користењето на велосипедите, градот Скопје не може да се пофали со голем процент на патувања остварени со велосипед. Според студијата за сообраќајниот систем во Скопје од 2011 година, во 2010 година само 1.4 % од вкупниот број на патувања се реализирани со велосипед што претставува намалување во однос на 2000 година кога 1.9 % од вкупниот број на патувања се реализирале со велосипед и во однос на 1981 година кога 4.2% од вкупниот број на патувања се реализирале со велосипед.



Слика 1, Еволуција на модалната дистрибуција на патувањето

Во последните неколку години во град Скопје се појавува тенденција на зголемување на процентот на патувања реализирани со велосипед, и покрај тоа што за ова моментално не постојат официјални податоци. Градот Скопје во последните години е во мисија на зголемување на велосипедскиот сообраќај со имплементирање на низа мерки како што се : изградба на велосипедска мрежа, организација на кампањи за помасивно користење на велосипедот како превозно средство, доделување на субвенции за купен велосипед почнувајќи од 2017 година па до ден денесж и други директни и индиректни мерки. Очекувањата на град Скопје се дека велосипедската мрежа ќе се зголеми за 30-50 % во следните три години и процентот на реализирани патувања со велосипед ќе се зголеми на 5 %.

Според резултатите од претходните истражувања, забележана е негативна тенденција во анализата на распределбата на патувањата во видовите на сообраќај: зголемување на учеството на патничките автомобили, намалување на учеството на јавниот превоз и намалување на учеството на пешаците и возењето велосипед.

Во наредниот период, овој тренд треба да се прекине, а потоа значително да се промени.

2.5 Однесување во сообраќајот

Скопје е најголем град во државата и претставува економски, социјален и културен центар во државата. Начинот на живот во него и исполнувањето на секојдневните обврски е предизвик за граѓаните. Сето тоа влијае во голема мера и во однесувањето во сообраќајот на сите учесници во него, било да е возач на моторно возило, велосипедист, пешак. Секојдневно и на секаде низ градот можат да се забележат ситуации каде што не се почитуваат сообраќајните правила и прописи. Не се пропуштаат пешаци на обележан пешачки премин, не се почитува црвеното светло на семафорите, застанување и паркирање на тротоари, застанување и паркирање на автобуски постојки, небезбедно преминување на пешачки премини, возење со преголема брзина, слаба употреба на сигурносен појас, возење под дејство на алкохол/дрога и сл. Скопје генерално има проблем со однесувањето во сообраќајот, прекршувањето на сообраќајните правила го прават и обичните и службените лица во државата.

Подоброто разбирање на ризикот од патниот сообраќај и прашањата за безбедноста на патиштата треба да придонесе за подобрување на однесувањето во сообраќајот. Современите кампањи, односно координираната акција на повеќе субјекти, со јасно дефинирана, квантифицирана цел, треба да придонесат за брзо подобрување на однесувањето во сообраќајот. Овие кампањи мора да имаат искрена и јавно изразена поддршка: професионална, политичка, медиумска, институционална и особено полициска поддршка.

Од друга страна, треба што поскоро да се воспостави редовно мерење на индикаторите за безбедност на патиштата, особено со мерење на главните индикатори поврзани со однесувањето во сообраќајот (употреба на заштитни системи, почитување на ограничувањата на брзината, почитување на сообраќајните режими итн.). Методологијата на овие истражувања треба постојано да се усогласува со најдобрата европска практика и препораките на Европскиот совет за безбедност на патиштата и Европската пропуст .

2.6 Сообраќајни незгоди и последици

Сообраќајни незгоди се случуваат секој ден, насекаде . Понекогаш последиците се само материјална штета, но во поголеми случаи, покрај материјалната штета, се јавуваат и телесни повреди, па дури и смртни исходи. Скопје, како и секој град во светот, преку различни активности и мерки се обидува да го реши овој проблем или да го сведе на најниска можна вредност. Но, засега истите не го даваат очекуваниот резултат бидејќи не се прават врз основа на некаква детална анализа на сообраќајни незгоди. Неопходно е да се направат одредени системски промени за да се намалат последиците од сообраќајните незгоди. Првиот чекор кон посериозен пристап кон проблемот го направи Министерството за внатрешни работи во 2018 година, со промена на начинот на прибирање податоци од истрагата за сообраќајни незгоди и нивно дигитализирање за експертите да можат да вршат анализи врз основа на овие податоци и да утврдат зошто и каде се случиле сообраќајните незгоди ,а врз основа на тоа да предложи и спроведе соодветни решенија.

Во наредниот период треба дополнително да се унапреди системот за евидентирање сообраќајни незгоди, поконзистентно да се применува CADaS протоколот, но и да се отвори и да биде достапна базата на податоци за сообраќајни незгоди за професионална употреба но и за пошироката јавност.

2.7 Главни проблеми и предизвици со безбедноста на патиштата

Главен проблем и предизвик со безбедноста во сообраќајот е брзината на ефикасност на преземените мерки и активности односно промена на ставовите и мислењето на власта и на учесниците во сообраќајот за безбедноста во сообраќајот во најкус можен период. Проблем е промената на размислувањето кај граѓаните за сериозноста на проблемот. Доколку се надминат овие проблеми, имплементирањето на техничките решенија (поставување на семафор на пешачки премин, менување на тип на крстосница, поставување на заштитни столбчиња итн.) ќе биде полесно, а и во некои ситуации и непотребно. Во решавањето на овие проблеми треба да земат

учество сите почнувајќи од домашното воспитување, потоа во училишните установи па се до државните институции и медиумите.

Подетална анализа на сообраќајни незгоди ни е дадена во прилог. Оваа анализа е направена врз основа на достапни полициски податоци кои се евидентирани по почетокот на примената на протоколот CADaS и се однесуваат на период од две години (2020 и 2021 година).

3. БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТИШТАТА -ПОСАКУВАНА СОСТОЈБА

3.1 Амбиција, мисија и визија на безбедноста на патиштата

По стручна анализа на најважните карактеристики на постојната состојба на безбедноста на сообраќајот на патиштата во Град Скопје, потребно е усогласување на ставовите во однос на посакуваната состојба, односно дефинирање на амбицијата, мисијата, визијата и целите на безбедноста на патиштата .

Амбицијата го одредува нашиот однос кон полето на безбедноста во сообраќајот и подготвеноста да дојдеме до одредена состојба.

Мисијата треба да го одреди значењето на работата, односно да одговори на прашањето зошто нешто правиме, зошто ќе ја спроведуваме стратегијата за безбедност во сообраќајот на патиштата и улиците во Скопје.

Визијата дефинира до каде би сакале да стигнеме на долг рок. Тоа е гранична вредност кон која се стремиме (иако, можеби, никогаш нема да ја достигнеме). Визијата не е временски ограничена, односно се работи за далечната иднина, но го дефинира текот на дејствувањето.

За градот Скопје се клучни следните елементи на посакуваната состојба на безбедноста на патиштата:

АМБИЦИЈА

Скопје да биде подобар од просекот на главните градови во Западен Балкан, според пондерираниот јавен ризик од смрт или сериозни повреди во сообраќајот на патиштата.

МИСИЈА

Подобрување на квалитетот на животот во Скопје со намалување на ризикот од сообраќајни незгоди.

ВИЗИЈА

Град Скопје без загинати и тешко повредени лица со траен инвалидитет предизвикани од сообраќајни незгоди.

3.2 Цели за безбедност на патиштата насочени кон подобрување на системот за безбедност на патиштата

За да може системот за безбедност на патиштата да биде функционален, неопходно е да се има капацитет, во однос на клучните актери и кадар, кои поставија барање да се работи заедно на подобрување на безбедноста на патиштата. Поради оваа причина, неопходна е координација и соработка помеѓу различни засегнати страни. Затоа, важно е сите субјекти да имаат капацитет, интегритет и овластување да иницираат и спроведуваат индивидуални и заеднички активности предвидени во стратешките документи. Целите кои ги поставивме во оваа Стратегија за безбедност на патиштата, а кои се однесуваат на подобрување на системот за безбедност на патиштата, се:

- Воспоставена е безбедност на патиштата во град Скопје, со претставници од најважните субјекти од полето на безбедност на патиштата,
- Формирани работни групи / комисии на Советот за безбедност во сообраќајот на патиштата во град Скопје кои активно работат во рамките на нивните надлежности,
- Советот за безбедност во сообраќајот на патиштата во град Скопје одржува редовни и вонредни седници,

- Има доволен број на обучени стручни лица за професионален пристап во работата во областа на безбедноста на патиштата, особено во Градскиот совет за безбедност на патиштата и Секторот за сообраќај на Град Скопје,
- Договорен и усвоен одржлив модел на финансирање на безбедноста на патиштата на ниво на град, односно дефинирани извори на средства, распределба на средствата, намена на средствата, начин на користење на средствата, одговорности за наменска употреба на средствата и надзор,
- Редовно да се спроведуваат модерни, добро координирани кампањи на Советот за безбедност во сообраќајот на патиштата во град Скопје, со учество на повеќе субјекти, чии ефекти се стручно измерени и проценети.
- Воспоставен процес на периодично следење на знаењата, ставовите и индикаторите за безбедноста во сообраќајот,
- Воспоставена градска база на податоци за сообраќајни незгоди, БП индикатори и други важни карактеристики (возила, патишта, казни, итн.), кој ќе биде отворен за професионална употреба и за јавни потреби (веб апликација),
- Воспоставен процес на периодични истражувања за мобилноста на граѓаните (кои вклучуваат извештаи за своето однесување во однос на начинот на транспорт, изложеноста и можноста за промена на начинот на транспорт) и редовно објавувањена резултатите од истражувањето,
- Ефективно дефинирање на разликите меѓу домашната регулатива и регулативата на ЕУ, подготовка на предлози за измени и подобрување на регулативата и донесување подобрени регулативи,
- Квалитетно сообраќајно образование (со практични часови) во градинките и предучилишните установи, основните и средните училишта,
- Подобрена наставна програма и програма во основните училишта со доволен број часови на образование за безбедноста во сообраќајот , обука и соодветни работни методи (кои вклучуваат практична работа),
- Воспитувачките во градинка професионално да се обучат за работа со деца за подобрување на сообраќајното образование и обука,
- Наставниците во основните училишта професионално да се обучат за работа со деца за подобрување на сообраќајното образование и воспитување,
- Во Техничкото образование наставниците да се обучат да се применуваат модерни концепти за сообраќајно образование и воспитување,

- На возилата кои не ги исполнуваат еколошките критериуми/стандарди да не им се дозволува влез во централното градско јадро и
- Подобрени транспортни модули (поддржани од градските субвенции) и одржлива мобилност (јавен превоз, возење велосипед, употреба на скутери, ЕКО (електрични) возила итн.).

3.3 Цели на БП поврзани со подобрување на знаењето, свеста и ставовите релевантни за БП

Целите кои ги поставивме во оваа Стратегија за безбедност на патиштата, кои се однесуваат на подобрување на знаењето, ставовите и однесувањето важни за безбедноста на патиштата, се:

- Сите ученици од II до IX одделение од основните училишта да имаат знаење за безбедно учество во сообраќајот,
- Граѓаните добро ја разбираат важноста и го поддржуваат планот за одржлив урбан развој (намалување на употребата на патнички возила, заштита на ранливите учесници во сообраќајот, редовно пешачење или возење велосипед итн.),
- Повеќе од 50% од граѓаните да имаат правилен став за обемот и сериозноста на проблемите со безбедноста на патиштата,
- Редовно се истражуваат ставовите во врска со ризикот од сообраќајот што го пријавува самото однесување и
- Се спроведуваат модерни, стручно дизајнирани кампањи кои ги подобруваат ставовите и однесувањето во сообраќајот и ја препознаваат безбедноста на патиштата како важен социјален приоритет во градот.

3.4 Цели на БП поврзани со индикаторите за перформанси за безбедност на патиштата

На територијата на градот Скопје, не е воспоставен мониторинг на индикаторите за безбедност на патиштата, ниту пак е усвоена методологија за истражување на овие индикатори. Затоа, во периодот на имплементацијата на оваа стратегија, треба да се постигнат следните цели поврзани со безбедносните индикатори на патиштата:

- Да се усвои методологија за истражување и известување за основните показатели за безбедноста на патиштата во градот, што е во согласност со најдобрата практика на градовите на ЕУ,
- Редовно да се истражуваат основните показатели за безбедноста на патиштата (индикатори поврзани со употребата на заштитните системи, почитувањето на сообраќајните режими на возачите и пешаците, состојбата на возилата во сообраќајот, состојбата на инфраструктурата, ефикасноста на службите за итни случаи, итн.), и редовно да добиваме дополнителни информации за можните мерки
- Процентот на користење на системот за заштита треба да е на ниво на просекот на ЕУ,
- Над 80% од возачите да го почитуваат општото ограничување на брзината во градот,
- Времето на одговор на итни служби во градот да е помалку од 15 минути,
- Над 75% од возилата во сообраќајот да ги исполнуваат барањата за безбедност на патиштата на ниво од 3+ ѕвезди,
- Над 75% од сообраќајот на возила да се движи по улици и булевари кои ги исполнуваат високите стандарди за безбедност на патиштата (3+ ѕвезди или други слични критериуми).

3.5 Цели на БП поврзани со конечниот исход (незгоди на патишта и последици од сообраќајни незгоди)

Следните претходно дефинирани цели треба да придонесат за намалување на ризикот од сообраќајни незгоди во градот Скопје:

ЦЕЛ 1	• Намалете го бројот на загинати во сообраќајни несреќи за 30% до 2027 година, во споредба со 2021 година
ЦЕЛ 2	• Намалете го бројот на загинати во сообраќајни несреќи за 50% до 2030 година, во споредба со 2021 година.
ЦЕЛ 3	• Намалување на бројот на тешко повредени лица во сообраќајни незгоди за 20% до 2027 година, во споредба со 2021 година
ЦЕЛ 4	• Намалување на бројот на тешко повредени лица во сообраќајни несреќи за 40% до 2030 година, во споредба со 2021 година

СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО ГРАДОТ СКОПЈЕ
2023 – 2027 година

Следниве дијаграми го покажуваат очекуваниот намален број на загинати и сериозно повредени во сообраќајни незгоди, по година. Дијаграмите го прикажуваат очекуваното кумулативно намалување на бројот на жртви и сериозно повредени лица, сите поврзани со почетните (референтни) вредности (во 2021 година).

Намалувањето на бројот на загинати и сериозно повредени во сообраќајни незгоди се заснова на модел на приближно линеарно намалување на броевите од година до година, така што до крајот на периодот ќе се постигнат сет конечни цели.

Бројот на смртни случаи во 2027 година да не биде повеќе од 18 (намалување за 30% во споредба со 26 смртни случаи во 2021 година), и намалување на бројот на тешко повредени лица на 164 (намалување за 20% во споредба со 205 тешко повредени лица во 2021 година).

Доколку се спроведат планираните мерки и активности и се постигнат планираните цели, во периодот до 2027 година ќе има 21 помалку загинати и 121 помалку тешко повредени лица, во споредба со сценариото за одржување на истите броеви (слика 21 и слика 20).

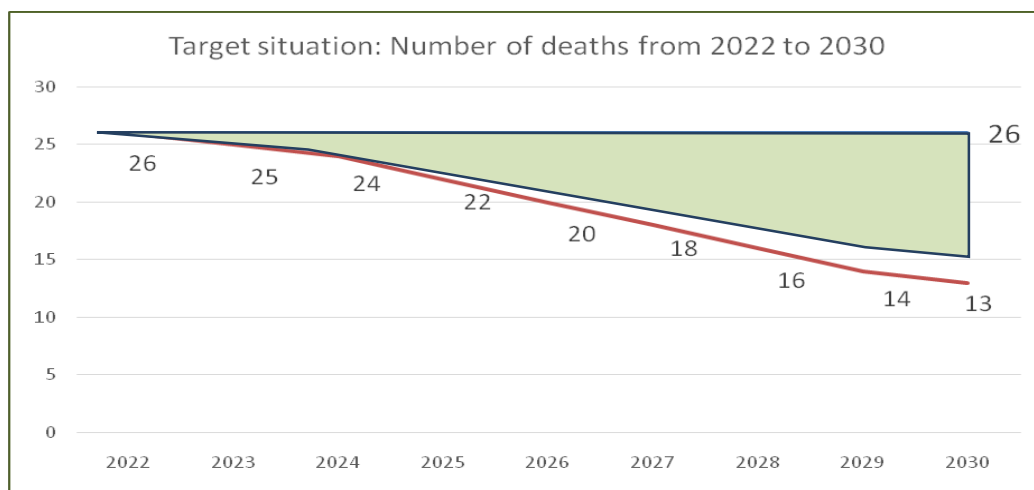
Доколку, во меѓувреме, анализата на спроведувањето на оваа стратегија се усвои и мерките и активностите се продолжат до 2030 година, 56 животи би биле спасени и би имало 325 тешко повредени лица помалку (Слика 9 и Слика 10).

Табела 2, Проценка на бројот на смртни случаи и сериозно повредени лица по година и севкупно намалување на бројот на смртни случаи (СМРТНИ) и сериозно повредени лица (СИ)

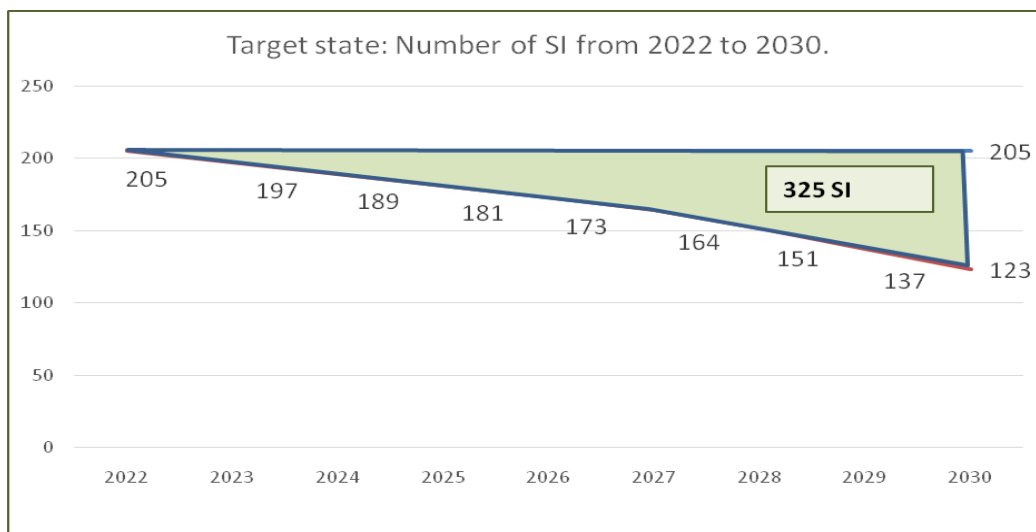
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	годи	годи	годи	годи	годи	годи	годи	годи	годи	годи
	на	на	на	на	на	на	на	на	на	на
Реф. вредност на смртните случаи	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Проценет број на смртни случаи	26	26	25	24	22	20	18	16	14	13
Бр. на заг. во сообраќајни незгоди	26									

СТРАТЕГИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА ВО ГРАДОТ СКОПЈЕ
2023 – 2027 година

Намалување на бр. на заг.	0	0	1	2	4	6	8	10	12	13
Референтна SI вредност	205	205	205	205	205	205	205	205	205	205
Проценет SI број	205	205	197	189	181	173	164	151	137	123
SI број	205									
Намалување на SI број	0	0	8	16	24	32	41	54	68	82



Слика 2, Проценка на бројот на жртви по година и вкупно намалување на бројот на жртви



Слика 3, Проценка на бројот на тешко повредени лица според возраста и севкупно намалување на бројот на сериозно повредени (SI) лица

При мотивирање на носителите на одлуки да ги спроведат планираните мерки и активности, корисно е постојано да се имаат предвид хуманите и економските причини за успехот на стратегијата. Најубедлив аргумент кој ги оправдува барањата за целосна посветеност на мерките и активностите предвидени во стратегијата и акцискиот план за безбедност на патиштата е вкупната „заштеда“ во однос на бројот на загинати во сообраќајот и тешко повредени.

4. МОЖНИ МЕРКИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТИШТАТА - КЛУЧНИ ОБЛАСТИ НА РАБОТА

По детална анализа на моменталната состојба за безбедноста на патиштата и постигнатиот договор на експертите и пошироката јавност за главните проблеми за безбедноста на патиштата кои треба да се решат, беа дефинирани и договорени амбициозните, но остварливи цели и мерки за безбедност на патиштата. За успешно остварување на овие цели, неопходно е во наредниот период да се спроведат мерки и активности во клучните области на работа. Мерките се идентификувани врз основа на моменталната и посакуваната состојба на безбедноста на патиштата во градот Скопје.

4.1 Класификација на мерките за безбедност во сообраќајот според 6 елементи од пристапот на безбеден систем

4.1.1 Мерки за подобрување на организацијата и управувањето со безбедност во сообраќајот:

- Подготовка и усвојување на Стратегија за безбедност на патиштата на Град Скопје, за периодот 2023-2027 година,
- Подготовка и усвојување на Акционен план за безбедност на патиштата на град Скопје, за периодот 2023-2025 година,
- Подготовка и усвојување на годишната програма за безбедност на патиштата за 2023 година на град Скопје, согласно Стратегијата за безбедност на патиштата и Акциониот план за безбедност на патиштата,

- Формирање на Совет за безбедност на патиштата на град Скопје, чиј состав вклучува мотивирани претставници од најважните субјекти и кој има добра поддршка од градоначалникот и Градскиот совет, и во кој активно учествуваат претставници од сите заинтересирани страни,
- Постојана професионална обука на членовите на Советот за безбедност на патиштата и вработените во градската администрација и други важни чинители за безбедност на патиштата,
- Обезбедување одржливо финансирање за мерките и активностите предвидени во стратешките документи, транспарентно користење на средствата во согласност со Акциониот план за безбедност на патиштата,
- Подготовка и усвојување на методологија за истражување и известување за индикаторите за безбедност на патиштата,
- Воспоставување процес на редовно истражување на основните показатели за перформансите за безбедност на патиштата во согласност со методологијата,
- Подобрување на собирањето податоци за сообраќајни незгоди од страна на сообраќајната полиција на ниво на град,
- Воспоставување на база на податоци за безбедносни карактеристики на патиштата на територијата на град Скопје,
- Зголемување на бројот на обучени експерти за професионален пристап во работата во областа на безбедноста на патиштата,
- Насочување на активностите за безбедност на патиштата кон препознаени ранливи категории учесници во сообраќајот и идентификувани проблеми со безбедноста на патиштата на ниво на град Скопје,
- Градење и зајакнување на субјектите за безбедност на патиштата (градење и зајакнување на капацитетот и интегритетот на најважните субјекти во системот за безбедност на патиштата на ниво на град) и
- Добра комуникација, координација и соработка меѓу субјектите во системот за управување со безбедноста на патиштата во градот, што овозможува ефикасно спроведување на планираните мерки и активности.

Треба да се нагласи дека сите други мерки и активности зависат од успешноста во спроведувањето на мерките поврзани со организацијата и управувањето со безбедноста на патиштата, односно успехот во спроведувањето на стратегијата и акцискиот план. Воспоставени и зајакнати чинители за безбедноста на патиштата е предуслов за спроведување на сите други мерки и активности.

4.1.2 Мерки за подобрување на патиштата

Воспоставување и имплементација на најважните современи алатки за подобрување на безбедноста на инфраструктурата според Директивата на ЕУ (проверка на безбедноста на патиштата, мапирање на ризик, управување со црни точки, длабинска анализа на сообраќајни незгоди со најсериозни последици и ревизија на безбедноста на патиштата),

- Обука на стручни лица вработени во градската администрација, за примена и следење на примената на современи алатки за подобрување на безбедноста на инфраструктурата,
- Професионална обука на персоналот вклучен во планирање, проектирање, изградба, одржување и управување со инфраструктурата (планери, дизајнери, инженери,...),
- Ефикасно спроведување на препораките за подобрување на безбедноста на инфраструктурата, врз основа на резултатите од примената на современи алатки за подобрување на безбедноста на патната инфраструктура,
- Дизајнирање и поставување база на податоци за локални патишта и улици, патна опрема и сообраќајна сигнализација во градот (база на податоци ориентирана кон ГИС),
- Планирање и изградба на нова инфраструктура за движење на пешаци и велосипедисти и засилено одржување на постојната инфраструктура (ослободување на пешачки патеки, тротоари и велосипедски патеки и ленти од препреки),
- Зголемување на бројот на паркинг места со изградба на нови гаражи и паркинзи во градот,
- Подобрување на уличното осветлување во населените места, особено на пешачките и велосипедските премини преку коловозот,

- Подобрување на ризичните пешачки премини на булеварите и главните улици,
- Изградба и реконструкција на ризични улици/булевари според планска и проектна документација,
- Дизајн и имплементација на ITS (интелигентни транспортни системи) кои ги подобруваат сообраќајните услови и ги намалуваат сообраќајните ризици,
- Редовно и ефикасно одржување на патиштата и улиците во градот и
- Подобрување на комуникацијата, координацијата и соработката помеѓу градот и надлежните субјекти, со цел подобрување на безбедноста на инфраструктурата.

4.1.3 Мерки за подобрување на безбедноста на учесниците во сообраќајот

- Имплементација на современиот концепт на сообраќајно воспитување и образование на децата во предучилишните установи, со цел нивно оспособување за безбедно учество во сообраќајот,
- Спроведување сообраќајно образование и воспитување на основците, со цел нивно оспособување за безбедно учество во сообраќајот,
- Заедничка едукација на средношколци и студенти,
- Професионално усовршување на наставниците во градинките и предучилишните установи, од областа на безбедноста на патиштата,
- Професионално усовршување на наставниците од основните училишта и наставниците по техничко образование во областа на безбедноста на патиштата,
- Спроведување на модерни кампањи насочени кон подобрување на ставовите и однесувањето на учесниците во сообраќајот, особено кампањи насочени кон ризични или особено ранливи категории учесници во сообраќајот (деца, постари лица, млади возачи, велосипедисти, мотоциклисти),
- Планирање и спроведување на редовна и насочена контрола на усогласеноста со прописите од страна на учесниците во сообраќајот, врз основа на податоци за однесувањето и ризиците во сообраќајот,

- Ефикасно откривање, документирање и процесуирање на најтешките сообраќајни прекршоци, со поддршка на современи системи за автоматска контрола на сообраќајот и
- Соработка со медиумите со цел да се обезбедат квалитетни информации на граѓаните за обемот и видот на проблемите со безбедноста на патиштата, за најважните активности, резултати и планови, се со цел да се промовира идејата за безбедност на патиштата на територијата на градот Скопје.

4.1.4 Мерки за подобрување на возилата

- Редовно и доследно спроведување на технички преглед на возилата во градот,
- Планирање и спроведување кампањи насочени кон зголемување на свеста за важноста на техничката исправност на уредите на возилото,
- Спроведување активности на редовна и зголемена контрола на техничката исправност на возилата и информирање на јавноста за резултатите,
- Спроведување мерки за подобрување на квалитетот на возилата за јавен превоз (такси возила и автобуси за јавен превоз),
- Субвенционирање за набавка на нови и еколошки возила за јавен превоз,
- Спроведување бесплатни акции на проверка на техничката исправност на возилата на ниво на град,
- Спроведување на кампања и насочени контроли насочени кон намалување на учеството на неосветлени и необележани бавни возила во сообраќајот (трактори, камиони, велосипеди, мопеди, работни машини),
- Организирање на програмата за регистрација на нерегистрирани земјоделски возила и машини, градежни машини и
- Спроведување на кампањи за поддршка на сопствениците на трактори со цел да се подобри техничката исправност на тракторите на патиштата (медиумски кампањи, бесплатни технички прегледи, дистрибуција на ротирачки светла и сл.).

4.1.5 Мерки за подобрување на активностите по незгода

- Стручна обука на персоналот вклучен во процесот по настанување на сообраќајна незгода за ефикасно и навремено пружање прва помош на повредените во сообраќајни незгоди (полиција, противпожарна служба, итна медицинска помош),
- Одржување на заедничка практична обука на службите за итни случаи со цел да се подобри координираното дејствување на службите за итни случаи по сообраќајна незгода (полиција, пожарникари, итна медицинска помош,...),
- Континуирано спроведување на активностите на локалните организации во областа на едукацијата на населението за пружање прва помош,
- Континуирана едукација и промоција на користењето на единствениот број на службите за итни случаи (112) и
- Организирање психолошка, здравствена, економска и друг вид поддршка за повредените во сообраќајни незгоди и семејствата на починатите.

4.1.6 Побезбедни брзини - Мерки за управување со брзината

- Планирано и систематско воведување на нова и проширување на постојната „зона 30“, врз основа на резултатите од истражувањето и најдобрата европска практика,
- Имплементација на модерни кампањи за поддршка на подобро почитување на ограничувањата на брзината во градот и
- Поставување на систем за автоматско откривање на прекршоци поврзани со дозволената брзина на движење на локални патишта и улици на што повеќе ризични локации.

4.2 Класификација на мерките за безбедност во сообраќајот по заинтересирани страни

4.2.1 Мерки кои ќе ги спроведува (управува) Градскиот совет за безбедност на патиштата

- Донесување на Стратегија за безбедност на патиштата и Акционен план за безбедност на патиштата за град Скопје (заинтересирани страни Градска

администрација, градоначалник и градски совет и Градски совет за безбедност на патиштата);

- Дефинирање на годишна програма за безбедност на патиштата на ниво на град Скопје, во согласност со Стратегијата за безбедност во сообраќајот на патиштата и Акциониот план;

- Обезбедување стабилни финансиски мерки и активности насочени кон подобрување на безбедноста на патиштата, транспарентно користење на средствата, редовно известување до јавноста и транспарентна анализа на односот помеѓу вложените средства и постигнатите ефекти,

- Воспоставување мониторинг на основните показатели за безбедноста на патиштата (првенствено показатели за однесувањето на учесниците во сообраќајот, индикатори поврзани со инфраструктурата и активностите по сообраќајна незгода),

- Воспоставување база на податоци за безбедносни карактеристики на патиштата на територијата на град Скопје,

- Планирано стручно усовршување на стручни лица за работа во областа на безбедноста на патиштата,

- Експертско насочување на мерки и активности за препознавање ранливи категории учесници во сообраќајот и идентификувани проблеми со безбедноста на патиштата на ниво на град Скопје,

- Воспоставување и зајакнување на субјектите во системот за управување со безбедноста на патиштата (изградба и зајакнување на капацитетот и интегритетот на сите чинители - елементи на системот што функционира на територијата на градот),

- Формирање на Градски совет за безбедност на патиштата и обезбедување услови за редовна и ефикасна работа на Советот,

- Поттикнување и поддршка на комуникација, координација и соработка на сите субјекти во системот за управување со безбедноста на патиштата,

- Поддршка за подобрување на работата на основните и средните училишта во врска со сообраќајното образование на територијата на град Скопје,

- Организирање и спроведување на кампањи насочени кон подобрување на свеста, ставовите, знаењата, вештините и однесувањето во сообраќајот.
- Редовно информирање за состојбата и проблемите со безбедноста на патиштата, поддршка на радио и ТВ кои промовираат позитивно однесување итн.
- Спроведување на трибини, тркалезни маси, дискусии и други собири со цел да се зголеми безбедноста на патиштата на најранливите категории учесници во сообраќајот (деца, млади луѓе, постари учесници во сообраќајот, пешаци, велосипедисти, корисници на скутери, скутери итн.) ,
- Промовирање на повеќе еколошки возила опремени со современи елементи на активна и пасивна безбедност на возилата,
- Изработка на стратегија во рамки на локалната самоуправа за субвенционирање на јавен превоз, во соработка со компании кои продаваат возила за јавен превоз,
- Спроведување бесплатни акции за проверка на техничката исправност на возилата на ниво на град,
- Спроведување постојана промоција и активности за намалување на учеството на неосветлени и необележани возила во сообраќајот (трактори, камиони, mopеди, работни машини),
- Организирање на програмата за регистрација на нерегистрирани возила, земјоделска механизација, градежна механизација и сл.
- Поддршка на работата на здруженијата на граѓани (невладини организации) во унапредување на безбедноста на патиштата,
- Поддршка на програмата за едукација на населението за пружање прва помош и
- Континуирана едукација и унапредување на користењето на единствениот број 112.

Советот за безбедност на патиштата е најважниот субјект чии активности зависат од активностите на сите други субјекти. Покрај поддршката на поединечните активности на сите други субјекти, Советот за безбедност на патиштата треба постојано да ги подобрува заедничките активности, соработката и координацијата на сите субјекти од областа на безбедноста на патиштата.

4.2.2 Мерки кои ќе ги спроведува (управува) Град Скопје (Секторот за сообраќај)

- Воспоставување и примена на современи алатки за подобрување на безбедноста на патиштата (проверка на безбедноста на патиштата, мапирање и управување со црни точки, длабинска анализа на сообраќајни незгоди со најсериозни последици, ревизија на безбедноста на патиштата...),
- Зголемување на бројот на обучен стручен кадар за примена и следење на примената на современи алатки за подобрување на безбедноста на патиштата,
- Зголемување на персоналот и подобрување на стручноста во управувањето со безбедноста на патиштата (планери, проектанти, инженери,...),
- Планирање мерки и активности за подобрување на безбедноста на патиштата врз основа на идентификување на проблемите со безбедноста на патиштата и резултатите од примената на современи алатки за подобрување на безбедноста на патиштата (на пример, проверка на безбедноста на патиштата, идентификација на црни точки...),
- Воспоставување на соодветна база на податоци за локални патишта и улици, патна опрема, сообраќајна сигнализација (ГИС-ориентирана база), која ќе биде поврзана со базата на податоци за безбедност на патиштата на територијата на град Скопје;
- Планирање, изградба и одржување на површини наменети за движење на пешаци и велосипедисти,
- Обезбедување доволен број паркинг места,
- Подобрување на уличното осветлување во населените места, особено на пешачките премини и ризичните локации,
- Подобрување на инфраструктурата во делот на пешачките и велосипедските премини на главните улици,
- Изградба на главни улици/булевари според планска документација,
- Примена на современи информациски системи на патната и улична мрежа,

- Обезбедување постојано финансирање на мерки и активности во делот на подобрување на безбедноста на патиштата, транспарентно трошење на средствата и транспарентна анализа на односот помеѓу вложените средства и постигнатите ефекти;
- Поддршка за квалитетно и ефикасно одржување на локалните патишта и улици,
- Поддршка и запознавање со современи алатки за инфраструктурна безбедност, при проектирање, изградба и одржување на патишта и улици,
- Воспоставување и одржување на катастар на сообраќајна сигнализација,
- Преземање мерки насочени кон целосно елиминирање на сообраќајните незгоди, и утврдување на причините за настанувањето и сериозноста на сообраќајните незгоди со жртви,
- Воспоставување редовни комуникации помеѓу надлежните органи на градската администрација со цел да се обезбеди координација и соработка во областа на безбедноста на патиштата и
- Дизајн, имплементација и одржување на систем за автоматско откривање и документирање на најважните сообраќајни прекршоци (пречекорување на дозволената брзина, непочитување на семафорската сигнализација и сл.).

4.2.3 Мерки што треба да ги спроведе СВР Скопје:

- Планирање и спроведување на редовни и насочени контроли за усогласување со прописите од страна на учесниците во сообраќајот, во соработка со локалната заедница и други субјекти, се со цел да се поддржат кампањи и други активности за подобрување на безбедноста на патиштата (употреба на безбедносни појаси, возење под влијание на алкохол, употреба на мобилни телефони, употреба на детски седишта во возилото, употреба на опрема за велосипедисти и мотоциклисти итн.),
- Поддршка и учество во сообраќајно воспитување и информирање на децата во предучилишните установи, учениците во основните училишта, пешаците, велосипедистите и возачите од различни возрасни групи,

- Ефикасно процесуирање на најтешките сообраќајни прекршоци и отстранување од сообраќај на учесници кои не ги исполнуваат условите за безбедно учество во сообраќајот,
- Спроведување на активности за засилена контрола на техничката исправност на возилата,
- Контрола на техничката исправност на возилата за јавен превоз (автобуси, такси и сл.),
- Надзор над работата на правните лица кои вршат технички преглед на возила,
- Стручна обука на полициски службеници за истражување на сообраќајни незгоди, пружање прва помош и координирање на работата со други служби за итни случаи,
- учество на заеднички обуки со други служби за итна помош, со цел да се подобри координираното дејствување на итните служби по сообраќајна незгода (полиција, противпожарна служба, итна медицинска помош,...)
- Подобрување на процесот на висококвалитетно евидентирање на сообраќајни незгоди и одржување на бази на податоци за сообраќајни незгоди, за регистрирани возила, за возачки дозволи итн.
- Редовно и повремено информирање на стручната, институционалната и пошироката јавност за состојбата со безбедноста на патиштата во градот.

4.2.4 Мерки што треба да ги спроведат (администрираат)

Службите за итна медицинска помош:

- Зголемување на бројот на обучен персонал вклучен во процесот по настанување на сообраќајна незгода за ефикасно и навремено пружање прва помош на повредените во сообраќајни незгоди (полиција, пожарникари и итна медицинска помош),
- Поддршка и учество во кампањи за безбедност на патиштата,
- Воспоставување систем на редовно професионално усовршување и размена на искуства, со цел да се подобри квалитетот на одговорот на итна медицинска помош на повредените во сообраќајни незгоди и

- Поддршка и учество на заеднички обуки, со цел да се подобри координираното делување на итните служби по сообраќајна незгода (полиција, противпожарна служба, итна медицинска помош,...).

5 МОНИТОРИНГ НА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈАТА (СЛЕДЕЊЕ И ОЦЕНУВАЊЕ)

Следењето на безбедноста на патиштата е незаменлив сегмент од управувањето со безбедноста на патиштата. Општо земено, за управување со безбедноста на патиштата на оптимално и одржливо ниво, неопходно е постојано да се анализира постоечката состојба, да се дефинираат и прегледуваат целите (посакуваната состојба) и да се преземат оптимални мерки за управување и дејствија кои ќе не доближат поблиску до посакуваната состојба.

Оваа Стратегија ги обезбедува најважните елементи на моменталната состојба, ја дефинира посакуваната состојба и одредени клучни области на работа со цел да се подобри безбедноста на патиштата. Акцискиот план за безбедност на патиштата дополнително ги разработува мерките и активностите што ќе се спроведат за да се постигне посакуваната состојба на безбедноста на патиштата.

За спроведување на Стратегијата потребен мониторинг, дали и како се спроведуваат договорените мерки и активности, односно дали се постигнати дефинираните цели. Оптимално би било градот да формира работна група која ќе го следи спроведувањето на стратегијата и акцискиот план и за тоа редовно ќе известува до Градскиот совет за безбедност на патиштата. Треба да се организираат редовни состаноци на работната група каде годишно би се дискутирало за насоката на целите дефинирани во Стратегијата и активностите во Акцискиот план. На почетокот на секоја година, согласно Акцискиот план, се подготвува и усвојува Годишната програма за безбедност на патиштата, која следи по Акциониот план за безбедност на патиштата. За секоја мерка и активност е дефиниран методот на следење (показател за успешност на имплементација), а целите се изразуваат квантитативно, што треба да го олесни професионалното и објективно следење на спроведувањето на Акцискиот план. Доколку не се формира горенаведената работна група, тогаш работата на мониторингот треба директно да ја спроведе Градскиот совет за безбедност на патиштата, кој на своите состаноци редовно ќе ги анализира состојбите и постигнатите резултати

5.1 Систем за собирање податоци

На ниво на град, неопходно е да се воспостави практика на прибирање сеопфатни податоци за да може да се следи спроведувањето на Стратегијата и постигнувањето на

дефинираните цели. Имено, само доколку врз основа на податоците континуирано се следи и оценува моменталната состојба на безбедноста на патиштата, може да се знае дали активностите ги даваат очекуваните резултати и дали е потребно да се коригираат активностите за да се постигнат посакуваните цели. Покрај податоците за сообраќајните незгоди и последиците, потребно е што поскоро воспоставување систем на редовно евидентирање и анализа на индикаторите за безбедност на патиштата.

5.2 Локална аналитичка база на податоци за безбедноста на патиштата

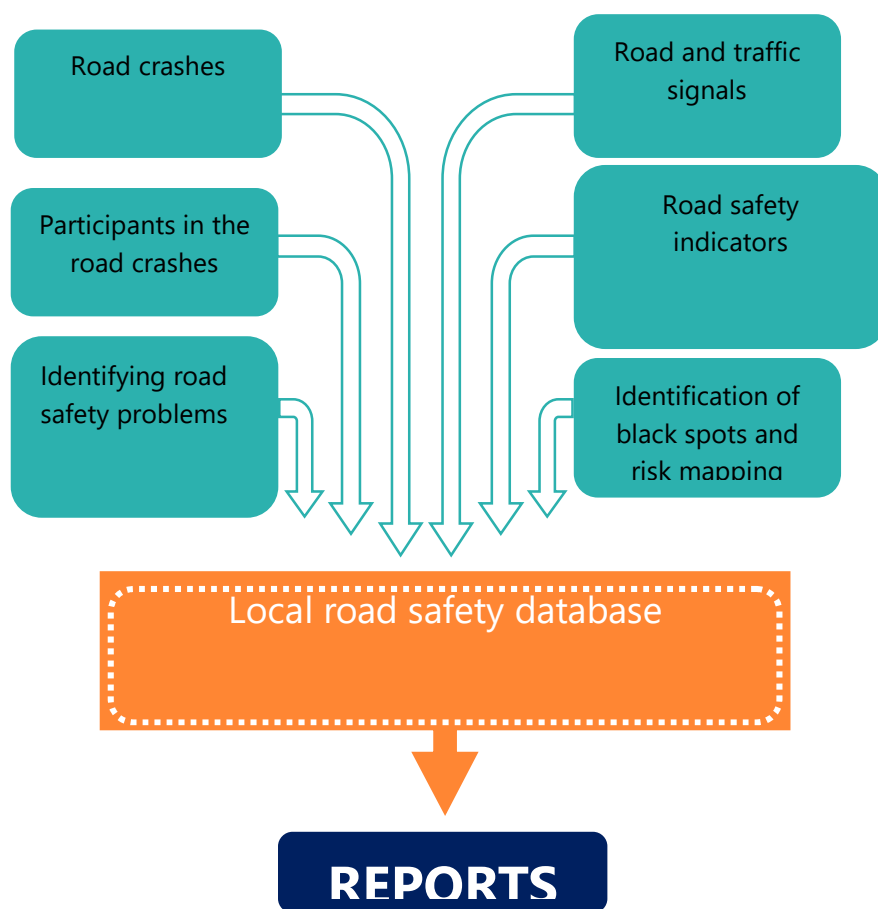
Локалната база на податоци за карактеристиките на безбедноста на патиштата е моќна алатка за следење на состојбите и трендовите на безбедноста на патиштата. Се препорачува Град Скопје да воспостави квалитетна и сеопфатна локална база на податоци за карактеристиките на безбедноста на патиштата, што ќе биде олеснето и централизирано следење и известување за состојбата на безбедноста на патиштата на локално ниво.

Најважните податоци потребни за квалитетно управување со безбедноста на патиштата на територијата на град Скопје се:

- податоци за сообраќајните незгоди и последиците што ги прибира полицијата. Структурата на овие податоци треба да биде во согласност со протоколот CADaS. Треба да се најде начин најважните податоци за сообраќајни незгоди (освен чувствителните, лични податоци, чие објавување е забрането со закон) да се достапни на експертите и на пошироката јавност;
- податоците за патиштата, сообраќајната сигнализација и сообраќајот ги вклучуваат основните податоци за патиштата и нивните елементи, геореференцирана основа за локални патишта и улични мрежи, како и катастар на сообраќајна сигнализација. Покрај основните податоци, потребни се: податоци за осветлувањето, податоци за прикажување на границите на населените места, границите на училишните зони, опфатот на „Зона 30“, ограничувањата на брзината на патот, информации за паркинзи и сл.;
- податоците за основните индикатори за безбедност на патиштата треба да содржат податоци поврзани со индикаторите за однесувањето на учесниците во сообраќајот, безбедноста на инфраструктурата, безбедноста на возилата, активностите по сообраќајна незгода итн.

- податоците за најважните проблеми со безбедноста на патиштата во градот претставуваат важен збир на податоци кои треба да придонесат за подобро разбирање на проблемите со безбедноста на патиштата. Овие податоци се добиени врз основа на редовни анкети на експерти и анкети на различни категории учесници во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, мотоциклисти, возачи на автомобили, таксисти, возачи на комерцијални возила и возачите во јавниот градски превоз) за проблеми со безбедноста на патиштата;
- податоците за идентификуваните „црни точки“ и опасните патни делници се резултат на истражувањето на сообраќајните незгоди и имплементацијата на современи алатки за идентификација на „црните точки“ и мапирање на ризик. Овие податоци треба да помогнат во дефинирањето на приоритетите и ефективно елиминирање.

Предложената шема за собирање податоци неопходни за квалитетно и одржливо управување со безбедноста на патиштата на територијата на град Скопје е прикажана на сликата подолу.



Слика 4, Елементи на локалната база на податоци за безбедност на патиштата

5.3 Континуирано и периодично известување за безбедноста на патиштата

За да се подобри знаењето, свеста и ставовите за безбедноста на патиштата, неопходно е постојано професионално и непристрасно известување за проблемите со безбедноста на патиштата. Затоа е важно градот да воспостави редовно и повремено известување до стручната јавност, политичката јавност (Градоначалник и до Совет на Град Скопје), известување до поединечни субјекти и пошироката јавност за состојбата и проблемите на безбедноста на патиштата, за планираните и преземените мерки и активности, за ефектите од спроведените мерки и за постигнување на целите на стратегијата за безбедност на патиштата. Оптимално е да се воспостави практика на редовно известување. На пример, два пати годишно треба да се изготвуваат сеопфатни анализи и извештаи, според стручно дефинирана содржина, кои се доставуваат до Совет на Град Скопје.

Широката јавност треба да биде информирана за состојбата со безбедноста на патиштата и прашања поврзани со безбедноста на патиштата. Потребно е да се емитуваат информации за прашањата за безбедноста во сообраќајот преку локално радио и ТВ станица, преку текстови за објавување во локалниот весник, на интернет, на веб-страницата на градот, преку социјалната мрежа, печатени брошури кои се однесуваат на конкретни теми и проблеми на безбедноста на патиштата, преку штандови, трибини, тркалезни маси и други директни контакти со граѓаните.

Квалитетното известување за состојбата и проблемите со безбедноста во сообраќајот на улиците и патиштата во градот треба да овозможи подобрување на ставовите и свеста за обемот и видот на проблемите со безбедноста на патиштата, што ќе ја подигне безбедноста на патиштата на листата на општествени приоритети. Ова дополнително ќе ги мотивира органите на градската управа, полицијата, медиумите, другите институции и поединци да се посветат на работата со цел да се подобри состојбата на безбедноста на патиштата и да се намали ризикот од сообраќајни незгоди.

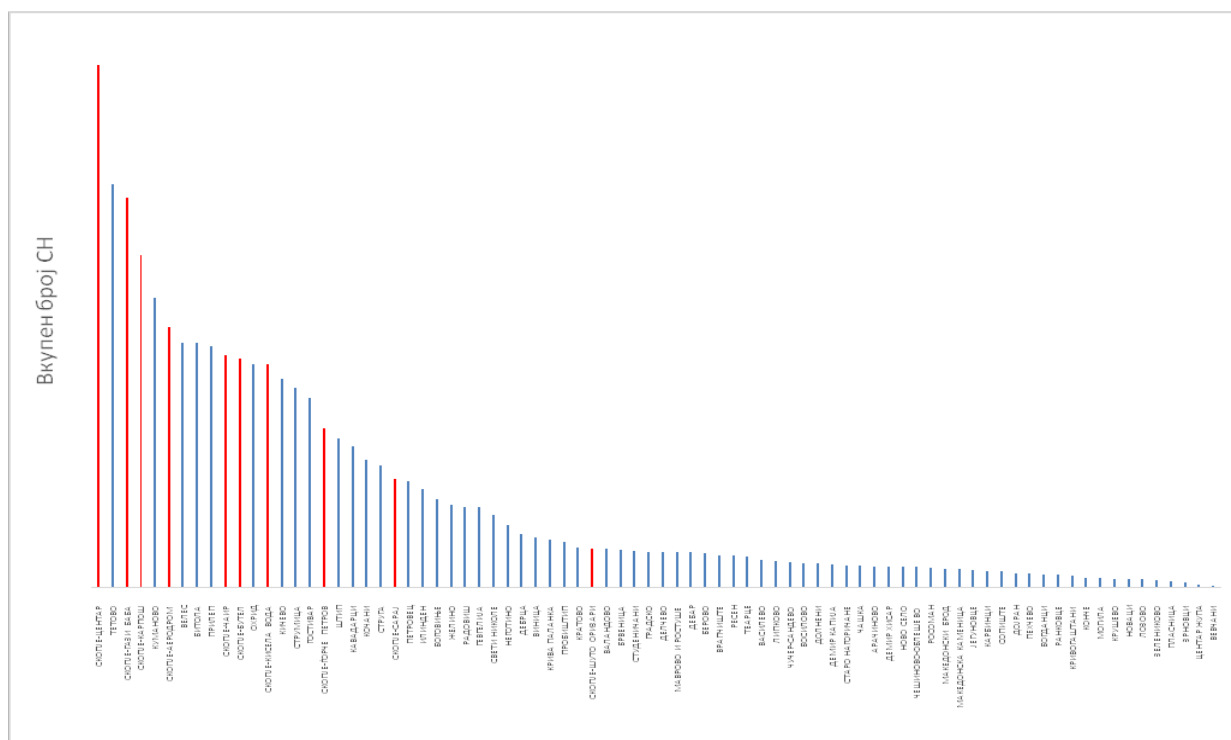
6 АНЕКС 1, АНАЛИЗА НА НЕЗГОДИ НА ПАТИШТАТА И НИВНИ ПОСЛЕДИЦИ

Анализата на сообраќајните незгоди ни помагаат да одговориме на прашањето зошто тие сообраќајни незгоди настануваат, да се идентификуваат локациите каде што најчесто се случуваат и загрозувањето на различните категории на учесници во сообраќајот, потоа да се дефинира соодветната програма за зголемена безбедност во сообраќајот и соодветни мерки кои треба да се превземат, како и да се помогне во оценувањето на ефикасноста на превземените мерки.

Анализите се извршени на основа на податоци за сообраќајните незгоди кои се случиле во периодот од 2020 до 2021 година. Овој извештај содржи основни податоци за состојбата на безбедноста во сообраќајот на територија на град Скопје во сите 10 градски општини. Во извештајот не се прикажани податоци за предходните години пред 2020 година. Извршена е анализа на состојбата на безбедноста во сообраќајот за различни категории на учесници во сообраќајот, во кое својство се учесниците и старост на учесниците. Исто така прикажани се распределби на сообраќајните незгоди во однос на поединечни критериуми за анализираниот период од 2020 до 2021 година. Податоците се превземени од МВР на Република Северна Македонија од базата на податоци за случени сообраќајни незгоди.

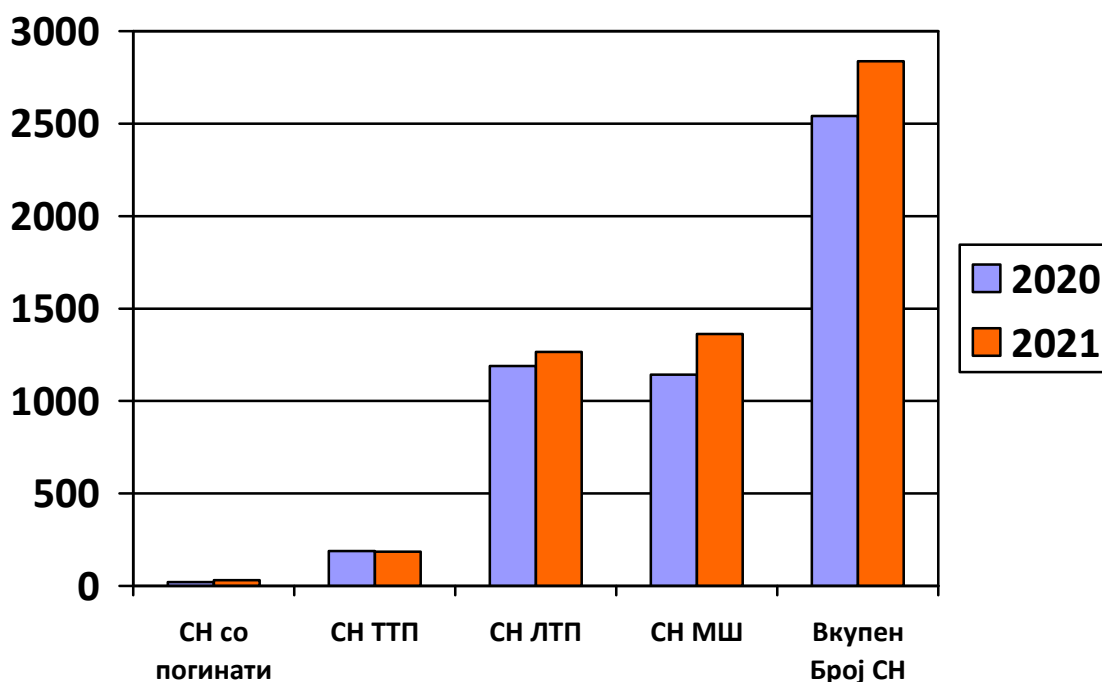
6.1 Основни податоци за бројот на сообраќајни незгоди и нивни последици

За анализираниот временски период од 2020 до 2021 година на територија на град Скопје односно во сите 10 градски општини се случени вкупно 5378 сообраќајни незгоди што ги става сите 10 општини во првите места по бројот на незгоди (График 1). Во наведениот период животот го загубиле 49 (56) лица.



Слика 5. Распределба на општини во однос на вкупен број на сообраќајни незгоди во период од 2020. до 2021. година

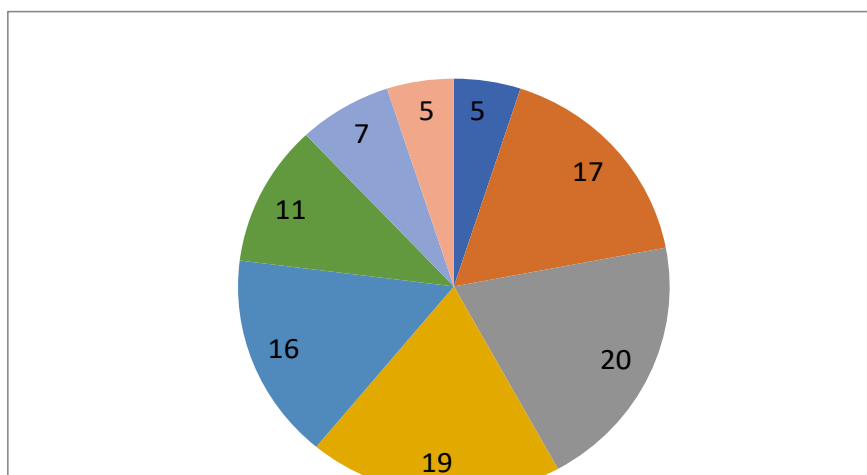
Во текот на анализираниот двегодишен период забележани се 374 сообраќајни незгоди со тешки телесни повреди. Сообраќајните незгоди со загинати лица и тешко повредени лица сочинуваат 8% од вкупниот број на сообраќајни незгоди (График 2) што е значаен показател.



Слика 6. Број на сообраќајни незгоди на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

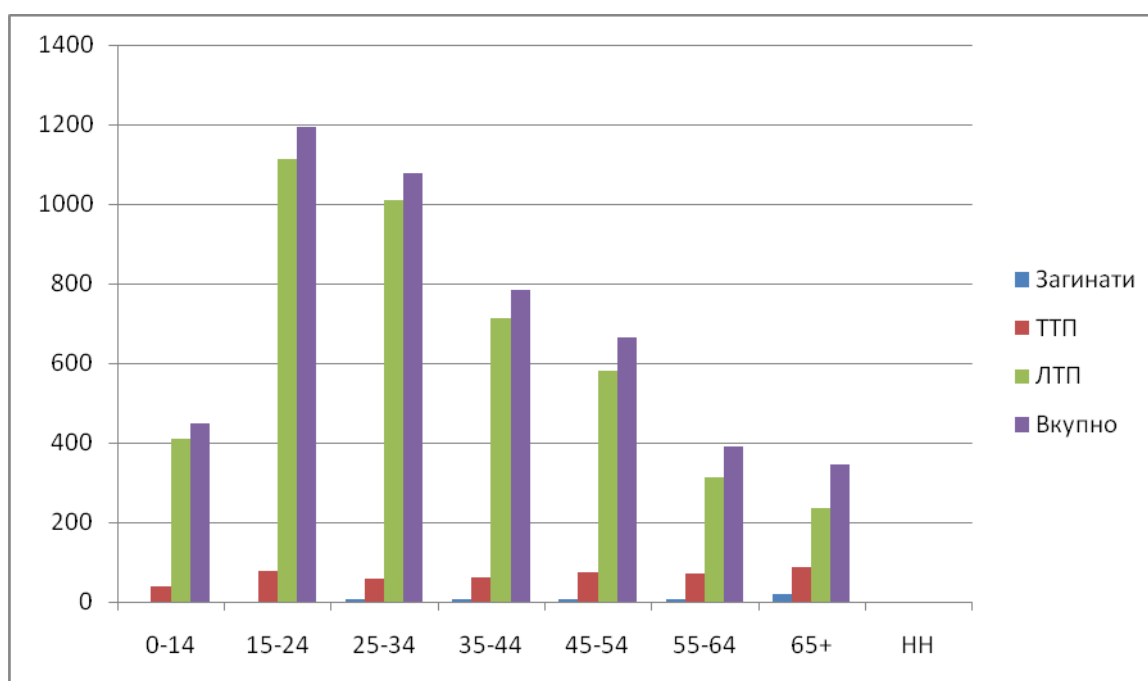
6.2. Старосна распределба на лицата во сообраќајни незгоди

Со распределба на лицата кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од старосна структура се истакнува категоријата од 25-34 години а малку зад нив е и категоријата од 35-44 години. Наведените старосни групи опфаќаат околу 39% од вкупниот број на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди за анализираниот период. Позитивен показател е фактот што од вкупниот број на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди е бројот на деца од 0 до 14 години кои сочинуваат само 5% од вкупниот број на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди.



Слика 7. Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од старосна структура на лица на територија на град Скопје во сите 10 општини во период од 2020 до 2021 година

Ако подетелно ги анализираме лицата кои учествувале во сообраќајни незгоди во периодот од 2020 до 2021 година во зависност од старосната структура, од Слика 8 се воочува дека најголемиот број на тешко повредени лица припаѓа во старосната категорија од 65+ години. Кога станува збор за деца 2 деца го загубиле животот.



Слика 8. Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од старосна структура на лицата, како и последици на територијана град Скопје во период од 2020 до 2021 година

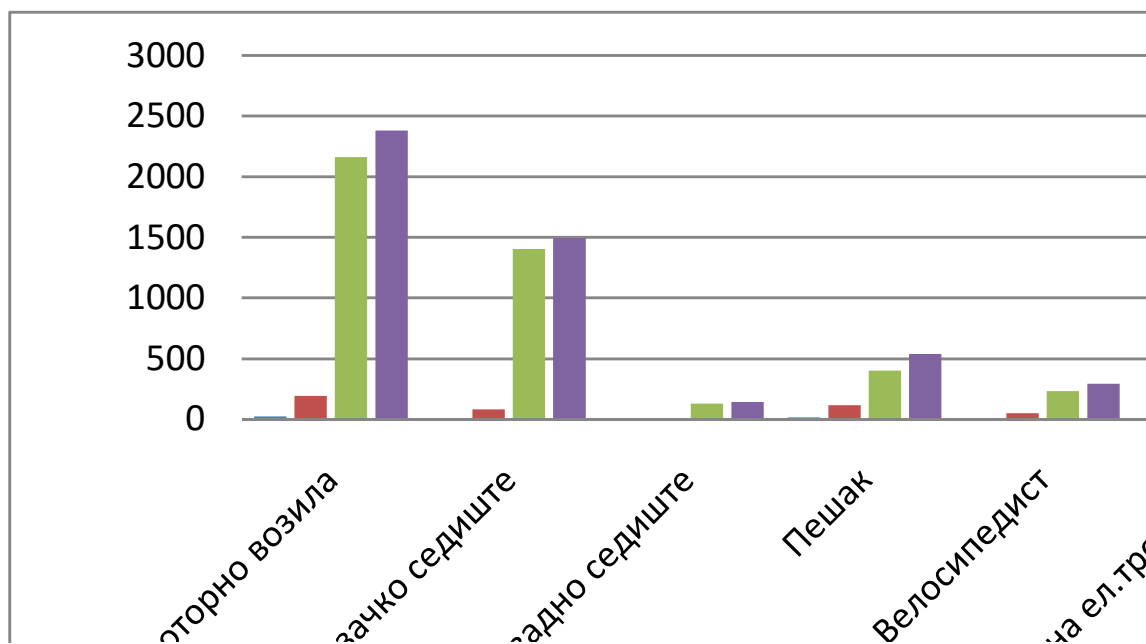
6.3 Категорија на учесници во сообраќајот

Возачите на моторни возила се најголемите учесници во сообраќајни незгоди, ако се земе во предвид распределбата на лицата по својство на учесници во сообраќај во 2020 и 2021 година (Слика 9 и Слика 10). Од графикот можеме да погледнеме дека 67 % од вкупната бројка на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди се возачи на моторни возила а веднаш зад нив се патниците кои се возат на предно седиште и тоа со 24%. Сите останати учесници учествуваат со многу помал процент за разлика од овие две категории.



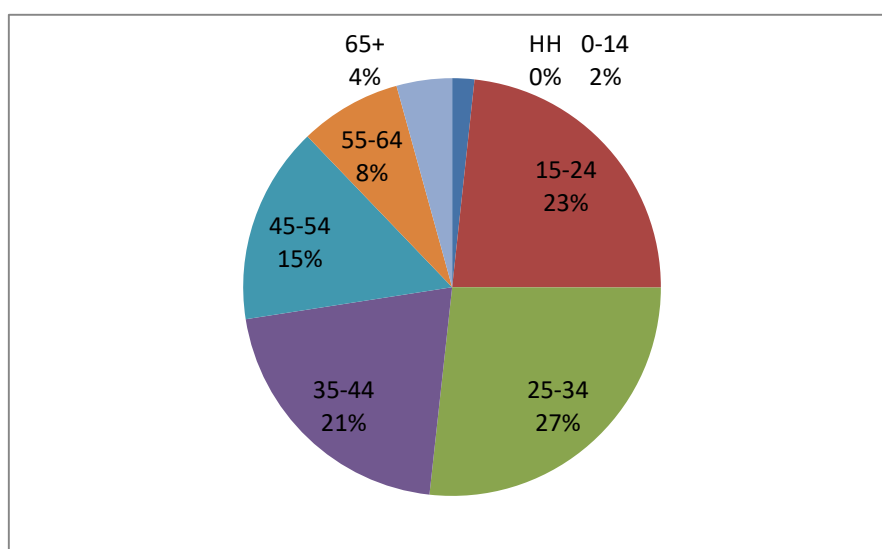
Слика 9 Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од својството на учество во сообраќајот на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

Најголем број на лица загинале како возачи на моторни возила, додека со тешки телесни повреди се здобиле возачи на моторни возила но и пешаци. Со тешки телесни повреди се здобиле и патници на предно седиште, што укажува на некористење на безбедносен појас од страна на возачите и патниците. Исто така мора да се напомене дека и голема е бројката на велосипедисти кои се здобиле со тешки телесни повреди.



Слика 10. Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во зависност од својството на учесниците во сообраќајот, како и последиците на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

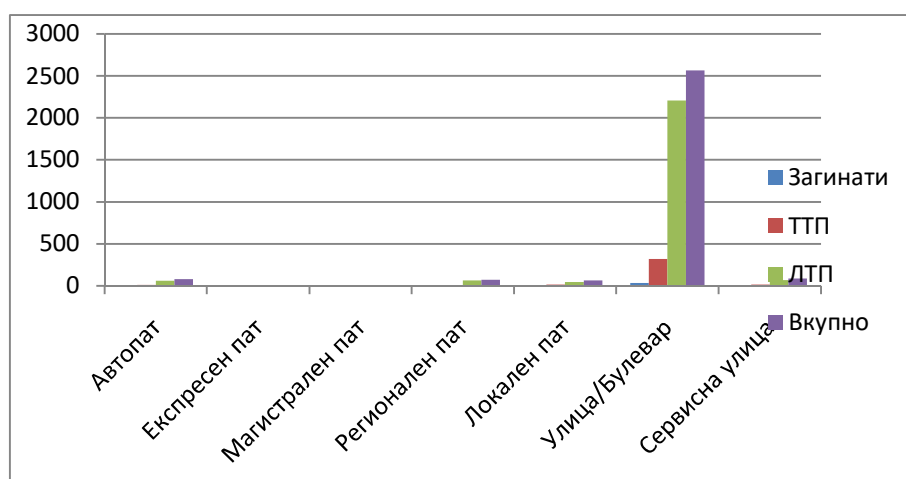
Со оглед на тоа дека возачите на моторни возила се најзастапени според својството на учество во сообраќајните незгоди, направена е нивна анализа во однос на старосната структура на лицата (График 7). Од дадениот график може да воочиме дека помеѓу возачите на моторни возила најголемата бројка е од старосната група од 25 до 34 години (636). Потоа следни се од 15 до 24 години (555), па од 35 до 44 години (495).



Слика 11. Распределба на лица кои учествувале во сообраќајни незгоди во својство на возач на моторно возило во зависност од старосната структура на лицата на територија на град Скопје во периодот од 2020 до 2021 година

6.4 Распределба на сообраќајни незгоди во однос на местото на настанот

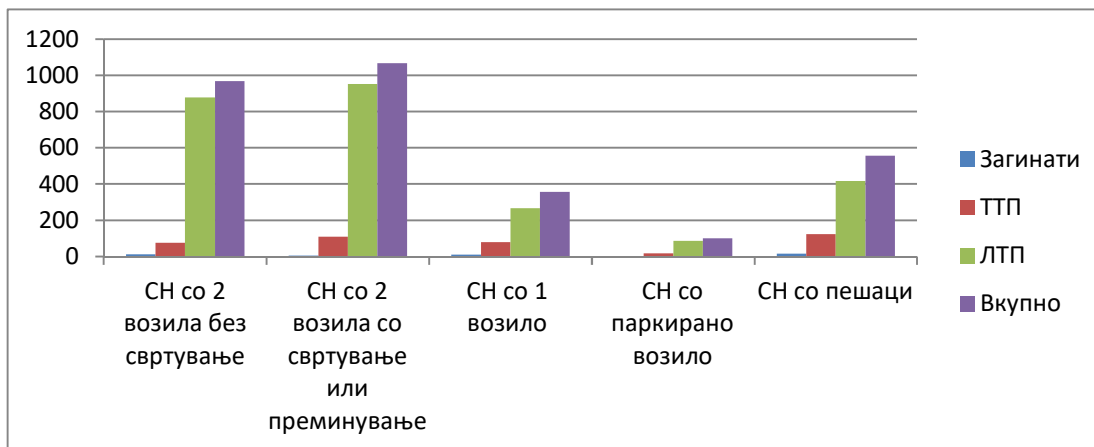
Според распределба на сообраќајните незгоди во зависност од категоријата на патот (Слика 12) се воочува дека најголемиот број на сообраќајни незгоди е забележан на Улиците/булеварите со оглед на тоа дека се работи за урбана средина. На второ место се автопатите со оглед на тоа што Скопската обиколница припаѓа на територија на неколку скопски општини па после нив се сервисните улици. И според бројката на загинати и на повредени лица исто така доминираат улиците односно булеварите.



Слика 12. Распределба на сообраќајните незгоди во зависност од категоријата на патот на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

6.5 Типови на сообраќајни незгоди

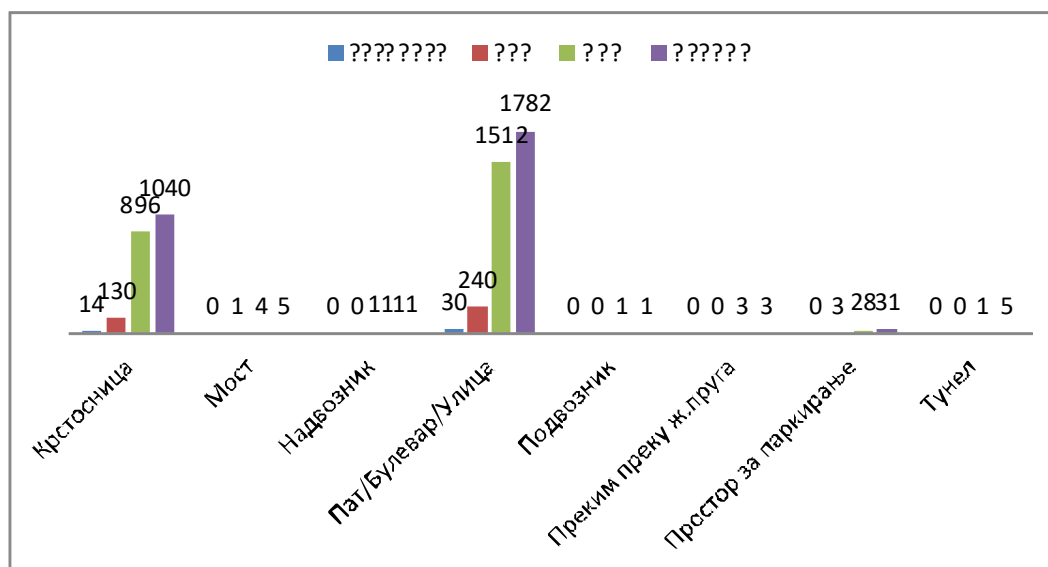
Анализата на сообраќајните незгоди во однос на типот е прикажан на Слика 13. Распределбата покажа дека најголемиот процент на незгоди на локалните патишта, улици и булевари во Град Скопје во периодот од 2020 до 2021 година припаѓа на групата сообраќајни незгоди со најмалку 2 возила со свртување или преминување со вкупно 1066 сообраќајни незгоди или 35 % од вкупната бројка. Веднаш зад нив се сообраќајните незгоди со 2 возила без свртување со вкупно 967 сообраќајни незгоди или 32 % од вкупниот број на сообраќајни незгоди. Во однос на сообраќајните незгоди со најголем број на загинати лица предводат сообраќајните незгоди со пешаци со вкупна 16 загинати лица.



Слика 13. Распределба на сообраќајни незгоди во зависност од типот на незгода на локални патишта, улици и булевари на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

6.6 Распределба на сообраќајните незгоди во однос на специфичното место на настанот

Во градот Скопје најголемиот број на сообраќајни незгоди се случиле на улиците односно булеварите и тоа со 62% од вкупниот број на случени сообраќајни незгоди а животот го загубиле дури 30 лица, и 240 лица се здобиле со тешки телесни повреди во периодот од 2020 до 2021 година. На второ место по вкупен број на случени сообраќајни незгоди се крстосниците со 1040 случени сообраќајни незгоди односно 36% од вкупната бројка а загинале 14 лица и 130 лица се здобиле со тешки телесни повреди.



Слика 14. Распределба на сообраќајни незгоди во однос на специфично место на настанување на локални патишта, улици и булевари на територија на град Скопје во период од 2020 до 2021 година

14.7 Клучни резултати

Со извршената анализа на сообраќајните незгоди и нивните последици во двегодишниот период (од 2020 до 2021 година) може да се истакне показателот на состојбата во сообраќајот, како и понатамошните правци на делување се со цел унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата на територија на град Скопје.

Од самите анализи можеме да воочиме дека најзагрозени учесници во сообраќајот се лицата од 25 до 34 години, но најголем број на загинати лица со процент од 37 % се лица на 65 години. Од истата старосна група е најголемата бројка на тешко повредени лица со вкупен број од 87 лица. Во однос на распределбата во зависност од својството на учесникот во сообраќајната незгода на прво место се возачите на моторни возила со 67 % од вкупната бројка. Според местото на настанот најголем број на сообраќајни незгоди се случиле на улиците односно булеварите и тоа во 85% од случаите. И според критериумот за специфичното место на случување на сообраќајната незгода исто така улиците/булеварите се најчестото место на случување на сообраќајни незгоди со 62 % а зад нив на второ место се крстосниците со 36% од вкупната бројка на случени сообраќајни незгоди.

Мејловите на кои може да се испраќаат мислења и забелешки по однос на стратегијата се следниве:

Martin.micic@skopje.gov.mk

Mile.boskovski@skopje.gov.mk