



Универзитет Св.Климент Охридски Битола
Технички факултет Битола



– ЗАКЛУЧОЦИ –
**ПРВ WEBINAR посветен на безбедноста во сообраќајот и
мобилноста на граѓаните**

Првиот online семинар (вебинар) во организација на Технички факултет Битола а под наслов: „**Безбедноста во сообраќајот и мобилноста на граѓаните во услови на пандемија - предизвици и насоки пост COVID-19**“, одржан на 22.6.2020 година се реализираше во функција на новонастаната ситуација и во духот на негување на воспоставената соработка помеѓу академската заедница, локалната самоуправа, секторот за внатрешни работи и граѓанските иницијативи, со основна цел да се развие дискусија која ќе овозможи да се слушне какво е влијанието на пандемијата врз безбедноста во сообраќајот и мобилноста на граѓаните, со кои и какви предизвици се соочуваат институциите и локалната самоуправа и да се извлечат заклучоци и насоки за справување со состојбата пост COVID-19.

Собирот го отвори и поздравил Деканот на ТФБ проф.д-р Стојанче Нусев. Свое почесно обраќање на вебинарот имаше Градоначалничката на општина Битола г-ѓа Наташа м-р Петровска.

На првиот по ред вебинар кој го иницираше и модерирал д-р Јасмина Буневска-Талевска професор на техничкиот факултет и претседател на општинскиот совет за безбедност во сообраќајот, како говорници учествуваа:

проф.д-р Верица Данчевска, Технички факултет - Битола, УКЛО
проф.д-р Зоран Јошевски, Технички факултет - Битола, УКЛО
Валентин Груевски, Претседател на Совет на општина Битола
Иванчо Тошевски, Советник и Претседател на Комисија за безбедност при Совет на општина Битола
м-р Благојче Богдановски, самостоен инспектор за сооб.инж.работи, СВР Битола и
Виктор Илиев, Граѓанска иницијатива „Битола на точак“

Присуствуваа 31,22% од вкупно поканетите гости, од кои 16,7% од академската заедница, 6,25% од локалната самоуправа, 2,08% од Јавните претпријатија и исто толку од граѓанскиот сектор, 4,16% од Министерството за внатрешни работи, додека, од поканетите новинари не присуствуваше никој.

Дискусијата започна со заклучок дека дебата за влијанието, предизвиците и можностите кои ги донесе пандемијата врз безбедноста во сообраќајот и мобилноста не е луксуз туку потреба, и дека е потребна силна акција за подобрување на активната мобилност на граѓаните, како и дека посебно во Битола треба поскоро да исчекориме напред и да ги искористиме добрите практики на напредните градови и земји.

Првиот говорник **проф.д-р Верица Данчевска од ТФБ**, истакна дека на национално ниво на претходно реализиран вебинар – корона дијалози во организација на УКЛЮ, е веќе дискутирано за влијанието на пандемијата врз транспортната стратегија, и она што било заклучено од дискусиите е дека токму урбаната мобилност треба да биде помеѓу основните елементи на националната транспортна стратегија, сообраќајна политика и стратегијата за безбедност. Понатаму, истакна дека на тој вебинар било интересно да се слушне како преку ноќ градовите се трансформираат во градови за активна мобилност – микромобилност и според неа е јасно дека тоа е насоката кон која треба и нашите локални самоуправи да се движат. Професорката ја заклучи својата дискусија дека локалните самоуправи треба да се фокусираат на хуман инженеринг, на ослободување на јавниот простор од возилата, смирување на сообраќајот и воведување на ЗОНА 30 но, не само со поставување на сообраќајни знаци туку и со сообраќајни, градежни и архитектонски решенија и бариери, како и дека на Битола и се итно потребни објекти за паркирање на возилата – класични или монтажни катни гаражи, пешачки зони, велосипедски патеки и тоа не само локални, треба да се размислува и за регионално поврзување со велопатеки, пробивање на обиколниците, развој на железницата, паркиралишта за товарни возила и автобуси надвор од градското подрачје.

Претседателот на совет на општина Битола г-н Валентин Груевски, ја поздравил иницијативата и ја истакнал успешната соработка со формираната работна група составена од членови на општинскиот совет за безбедност на патиштата и одделението за урбанизам и животна средина, чија што активност тој ја препознал како алатка за надминување на многу бариери во поглед на застарена, неупотреблива или недостаток на проектна документација на ниво на единица на локалната самоуправа. Смета дека е тоа алатка со која тешко, но е воспоставена и зацврстена интер и надворешната комуникација на локалната администрација. Дискусијата ја продолжи со поздравување на донесувањето на одлуката за изработка на план на активности за одржлива урбана мобилност, организираните работилници и јавна анкета со партиципација на сите чинители на процесот, предлогот и вклученоста во процесот на изработката на сообраќајните студии за ул.Довлецик и сообраќајната студија за ЦГП. Го поздравил предлогот за прекатегоризација на уличната мрежа, интерполација на велосипедски ленти на улиците 8 септември и Васко Карангелевски, изготвената брошура и акциониот план за одржливо планирање на урбаната мобилност, а посебно предлогот за изработка и изведба на проекти за смирување на сообраќајот во зоните на училиштата и зголемување на безбедноста на децата. Верувам, надминато е неусогласеното размислување по однос на планската документација и состојбата на терен што ќе ни обезбеди во следниот период да ја видиме општината со еден нов сообраќаен лик – рече Груевски.

Г-нот Иванчо Тошевски, Советник во советот на општина Битола и претседател на комисијата за безбедност го поздравил вебинарот и го истакнал задоволството од соработката и со техничкиот факултет и со општинскиот совет за безбедност во сообраќајот, а ја продолжи дискусијата во насока дека и како комисија, а и како советничка група тие секогаш ги поддржувале и ќе продолжат да ги поддржуваат препораките и сите активности кои се однесуваат на подобрување на условите за квалитетен живот на граѓаните, како и тоа дека смета да добриот и безбеден сообраќај е носител на тој квалитет, па одтаму и нивната единствена поддршка на акциониот план и сите мерки кои се носат во форма на одлуки на совет а кои се однесуваат на безбедност во сообраќајот и активности за урбана мобилност во Битола.

Модераторот на вебинарот проф.д-р Јасмина Буневска Талевска при најавата на говорникот м-р Благојче Богдановски, истакна дека тие како работна група која е дел од проектот на ЗЕЛС и германската агенција за развој: „ОПШТИНИ ЗА РАЗВОЈ НА УРБАНАТА МОБИЛНОСТ“ во која се вклучени и урбанистот г-ѓа Валентина Кривашија, г-н Славчо Димовски- архитект и г-н Пеце Петровски-дипл.сооб.инж, со инспекторот Богдановски имаат исклучителна соработка, а кога е потребно и дискусии и полемики. Во таа смисла професорката Буневска-Талевска го посочи боењето на пешачките премини и коловозите во рамките на европската недела на мобилност, објаснувајќи дека е тоа пристап кој со иновативност и времено, сака да покаже дека состојбата на терен треба да се менува и дека со некое ново сообраќајно и урбанистичко решение треба да се подтикнува и промовира мултимодалноста и активната мобилност. Понатаму, професорката истакна дека заедно со колегите од работната група се убедени дека тактичкиот урбанизам е вистинскиот концепт, дека општината како заслуга на тие активности е прогласена за град амбасадор на урбаната мобилност, и дека изминатите месеци и глобално се потврди дека нивниот пристап за Пор-Ур велосипедски ленти и брзи сообраќајни проекти е избран за справување со просторната криза во услови на пандемија. Го нагласи и своето задоволство, заради тоа што е постигнато едно високо ниво на соработка на работната група со СВР Битола, како и за започнатата имплементација на мерката: „Сообраќајна инфраструктура фактор за безбеден сообраќај – програма “Безбедни пешаци“. Имајќи ги во предвид стратешките цели, определбата и визијата на градот за урбана мобилност, се надевам дека процесот на изработка на идните планови ќе се темели на вредностите на т.н. „обратна сообраќајна пирамида“ на која на врвот е пешакот а не’ возилото, и принципите на одржливост, заштита на животна средина, здравје и безбедност.

Во понатамошниот тек од дискусијата **г-нот Благојче Богдановски самостоен инспектор за сообраќајно-инженерски работи во СВР Битола**, се осврна на неколку аспекти. Низ бројки посочи дека помал број на луѓе користат јавен превоз што може да предизвика јавниот превоз да биде доведен на маргините на интересот за патување, па одтука да се прибегне кон зголемено користењето на приватните автомобили што повторно би влијаело на сообраќајниот метеж, на зголемено загадување и зголемен број на сообраќајни незгоди. Истакна дека е зголемен бројот на пешаци и велосипедисти и дека е појасно од било кога дека патиштата не припаѓаат само на автомобилите, со што подвлече дека е одлична можност да се промовира велосипедизмот и пешачењето. Својата дискусија г-нот Богдановски ја продолжи со приказ на статистички податоци за безбедноста во сообраќајот на подрачјето на општина Битола, така што презентираше споредбена анализа на податоци за сообраќајни незгоди по видови во првите пет месеци на 2019 и 2020 година. Имено, констатирано е намалување на вкупниот број на сообраќајни незгоди за 15%, додека за дури 21% се намалиле сообраќајните незгоди со тешки и телесни повреди. Во периодот на анализа нема загинати во сообраќајни незгоди, а сеуште пешаците остануваат најзагрозена категорија на учесници во сообраќајот со 12 тешко телесно повредени пешаци во првите 5 месеци и во 2019 и во 2020 година, додека велосипедистите, моторциклистите и возачите на моторни возила го делат второто место со по 4 тешко телесно повредени. Анализата на ниво на СВР Битола покажала дека најчеста причина за случените сообраќајни незгоди била брзината на движење, потоа престигнувањето и првенството на минување кои се исто така показатели за агресивно возење-рече тој. Бројот на возачи кои своето возило го управувале под дејство на алкохол во првите 5 месеци од 2020 и 2019 година не се разликува многу и изнесува околу 310 возачи. Во следните минути, инспекторот Богдановски се задржа на велосипедскиот сообраќај, па

според него интересно е тоа што со попуштањето на мерките од страна на Владата се поактуелно е користењето на велосипедот и пешачењето и предлага во иднина да се начосиме кон создавање на т.н велосипедски рај во кој градовите ја зголемуваат привремената мрежа на велосипедска инфраструктура, што на крајот го прави велосипедскиот сообраќај постојан. Така, според него, би се формирале цели мрежи на зони без автомобили, така што луѓето ќе се чувствуваат безбедни при пешачење и возење на велосипед. Својот став го поткрепи и со примери од добрата практика на Холандија, а дискусијата ја заклучи дека безбедноста во сообраќајот и мобилноста на граѓаните не се само актуелни, туку се и долгорочни предизвици поставени од пандемијата на корона вирусот.

На првиот вебинар говореше и **г-нот Виктор Илиев** кој долги години го претставува движењето „Битола на точак“, учествувал и изработил голем број на препораки за промоција на велосообраќајот и негово воведување во урбаниот транспорт, и е дел од потписниците на документот „ЦРВЕНИ ВЕЛО ЛИНИИ 2020“. Тој, покрај за потребата за социјална дистанца, за просторната криза и за потребата за промоција на велосообраќајот говореше за десетте клучни барања за подобрување на велосипедските услови, кои вклучуваат донесување на правилник за проектирање и изградба на велосипедска инфраструктура, велосипедски патеки за сите поголеми населени места и национален фонд за поддршка, меѓуградски велосипедски сообраќај и велосипедски туризам, македонски железници да овозможат превоз на точаци во воз, визија за нула жртви во сообраќајот, ослободени тротоари, велосипедски патеки, јавни површини, задолжителни паркинзи за велосипеди во станбени, комерцијални, јавни објекти, велосипедот - дел од образовниот процес, еден ден месечно – ден без автомобили во цела држава, простор анти корона - просторни мерки за справување со кризата. Својата дискусија ја заклучи со апел дека политиките за урбана мобилност во Битола треба да се насочени кон намалување на потребата за употреба на возило за движење низ град. Според него, ако се инвестира во алтернативите за движење - пешки, точак, автобус и паралелно на тоа се спроведуваат рестриктивни мерки за возилата: наплата на месечен/годишен паркинг, забрани за паркирање на улици, сите зони за домување да станат зона 20, многу двонасочни улици да станат еднонасочни, а службите за контрола на непрописното и нелегално паркирање си ја завршуваат работата, може за неколку години да се растерети градот од возила. Според него, тоа би биле многубројни бенефити за самите граѓани (пред се здравствени и економски), тоа би ослободило огромна површина јавен простор и дополнително ќе се заштеди во општинскиот буџет.

Проф.д-р Зоран Јошевски од ТФБ, кој бил и поранешен член на републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата, ја истакна корелацијата помеѓу мобилноста на граѓаните и ризикот за учество во сообраќајни незгоди, што го потврди со фактите дека за време на ограничувањето на движењето на граѓаните, бројот на сообраќајни незгоди со жртви на национално ниво е сериозно намален, дури и до 30 %. Според професорот Јошевски намалувањето на бројот на сообраќајни незгоди, а со тоа и бројот на загинати и повредени лица во сообраќајни незгоди во изминатиот период се во тесна корелација со „изложеноста“ на учесниците во сообраќајот, односно со факторот возило-километар кој е значително намален, па дојде до т.н.ослободување на сообраќајниците и намалување на можноста од сообраќајни незгоди. Но, перспективно гледано, граѓаните неможе долгорочно да се затворат и изолираат, што значи дека пред нас е предизвикот како да се обезбеди мобилност на ниво коешто на граѓаните ќе им овозможи да ги реализираат секојдневните свои обврски и да ги остварат своите

потреби, односно, да се обезбедни мобилност а притоа безбедноста на сообраќајот да ја задржиме на ниво коешто го имавме за време на рестриктивниот период-рече Јошевски и додаде дека кога се работи за мобилноста на ниво на едно населено место, неминовно треба да размислуваме во насока на алтернативните видови на превоз и што е можно повеќе да се избегнува моторниот сообраќај посебно за релации до 2 км. Градот Битола и неговата топографија овозможува промоција и унапредување на велосипедската инфраструктура и промоција на велосипедскиот сообраќај. За жал, како општина, а истиот проблем е во најголем дел од општините во Р.Македонија (освен градот Скопје), сериозно заостануваме во делот на велосипедска инфраструктура. Делот на покриеност на сообраќајниците со велосипедски патеки и велосипедски ленти е очаен, во градот немаме ниту еден велосипедски премин, а и пешачката инфраструктура е исто така на ниско ниво, и со реконструкцијата и изградбата на нови сообраќајници, секогаш се гледа да се задоволат барањата на моторниот сообраќај и се форсира овој вид на сообраќај, во однос на останатите категории-вели Јошевски. Тој порачува во иднина да се работи на изнаоѓање на начин за демотивација на возачите на моторни возила да користат возило, и да се префрлат на алтернативни видови на превоз.

Она што радува е постигнатиот консензус помеѓу дискутантите, дека развојот и промоцијата на алтернативните видови на сообраќај се основна цел на визијата за одржлив развој на градот, визија за урбана мобилност и дека токму следењето на развојот на пешачката и велосипедска инфраструктура во општината треба да биде основен индикатор за подобрување на состојбата со безбедноста во патниот сообраќајот.

Првиот вебинар на оваа тема уште еднаш ни потврди дека, никако не смееме да седиме со скрстени раце, напротив, потребно е со заедничко дејствување, итно да се изнајдат услови и платформа за да се започне со имплементација во насока на остварување на стратешките цели за урбана мобилност усвоени на совет на општина Битола во декември 2019 година, а со:

- Смирување на сообраќајот со воведување на ЗОНА 30(20)км/ч,
- Зголемување на задоволството од инфраструктурата и просторот за пешаци,
- Зголемување на задоволството од инфраструктурата и просторот за велосипеди,
- Согласно препораките и со согласност на СВРБитола да се разгледа можноста за сообраќајно проектирање на постојна состојба, поделен простор пешаци-велосипедисти и интерполација на велосипедски ленти на коловоз,
- Согласно препораките и со согласност на СВРБитола да се разгледа можноста велосипедистите да имаат приоритет над моторниот сообраќај, посебно во области со помал интензитет на сообраќај - зони за домување,
- Подобрување на условите за безбеден сообраќајот и мобилност на граѓаните со постојано и навремено одржување и рехабилитација од ударни дупки, пукнатини и нерамнини на уличната мрежа и тротоарите, а посебно ослободување на тротоарите од нелегалното паркирање.
- Понуда на алтернативи за намалување на уделот на превоз со автомобили во вкупната распределба на патувањата, и со тоа намалување и на сообраќајниот метеж, но и на емисиите и бучавата.

22.6.2020 година, Битола