



Вела Токарвска

ВЕЛО ГРАД ВО ЕДЕН МАНДАТ!



## Точка 0. ПОИНАКВА И ПОХРАБРА ВИЗИЈА

Луѓето сакаат да го чујат она на кое се навикнати, сакаат да им бидат потврдени навиките кои си ги имаат и ретко сакаат да ги променат, дури и кога тоа е на подобро.

Политичарите најчесто играат на картата на помал отпор, дури и кога тоа е по цена на квалитетот на живот на луѓето.

Тоа ќе се случува и на овие локални избори, ќе се ветуваат проширувања на улици (на сметка на што е проширувањето? Најчесто на сметка на тротоари или зеленило), ќе се ветуваат нови паркинзи, зашто колата е опцијата на која голем дел од луѓето се навикнати да биде третирана како приоритет. Но тоа не значи дека е единствена и најдобра...

Од друга страна, должност на еден кандидат за градоначалник или советник е да знае за предностите и последиците од различни видови на политики (про-автомобилски или про-зелен транспорт), должност е да биде во тек со трендовите во светот (car free градови) и должност е да учи од искуствата на други градови (од грешките и од позитивните искуства) и за тоа да ги едуцира и информира граѓаните.

Должност на една одговорна локална власт е да презема чекори во насока на поквалитетен живот на граѓаните СЕГА и за она што ќе го остави на идните генерации. Градските власти кои прошируваат улици за коли и предвидуваат паркинзи на пешачки патеки, во пешачки зони и центри, кои стеснуваат тротоари и сечат дрвја за широки коловози, можеби на краток рок ќе бидат отпоздравени за нивните одлуки, но на долг рок оставаат лузни на градот. Свеста расте. Критичната маса расте. И таквите политики ќе бидат запаметени како погрешни и неодговорни од историјата.

Моите погледи се подолгорочни.

Јас знам дека за да го направиме Скопје подобро и поубаво место за живот, некогаш ќе мора да одиме против струјата. Ќе ни се лутат оние кои навикнале да паркираат пред врата на почеток, но со тек на време ќе сфатат дека слободен пешачки пристап прави и тие да се чувствуваат подостоинствено како човечки суштества. Повеќето сме навикнати да возиме кола во Скопје, но кога сме во Берлин или Копенхаген преферираме јавен превоз или точак и уживаме во тоа. Зашто градовите се направени така, да се ужива во тие начини на превоз и да бидат побрзи и поослонливи од автомобил.

Разликата е што таквите политики се од добробит на целата заедница, за разлика од про-автомобилските. Не загадуваат, не креираат бучава, намалуваат гужви, зголемуваат безбедност, ги поттикнуваат луѓето да се движат повеќе и да се во контакт со градот, добри се за сите генерации и способности, а не само за оние со сопственост на возило и право на возачка дозвола.

Не може да очекуваме квалитетот на живот драстично да се смени кон подобро, ако

политиките го одржуваат про-автомобилското статус кво. Не може да станеме Виена или Копенхаген ако продолжиме по старо со паркирање по тротоари и кејови, со т.н. реконструкција на улици која го реконструира само коловозот, а не и тротоарот...со автобуски ленти кои се автомобилски ленти...со семафори кои го демотивираат пешачењето...

Мора да има поместување во политиките, приоритетите, распределбата на буџетот за да има поместување и во тоа како градот дише, пулсира, живее!

Се залагам за похрабри политики, за секогаш одење чекор напред!

Сонувам за Скопје во кое нема да се слуша бучава од сообраќај, туку врева од детски џагор на улиците. Во кое ќе шумолат дрвја, а не мотори. Во кое граѓаните ќе бидат активни, ќе пешачат, џогираат, возат точак и ќе го подобриме јавното здравје!

Во кое животот на човекот ќе биде поважен од брзината на автомобилот.

Во кое ќе доминира незагадувачки сообраќај...

Во кое граѓаните ќе бидат поздрави, порасположени и посреќни!

Во продолжение е мојата програма.

Заедно да направиме храбар чекор напред!

## ЗДРАВА ЖИВОТНА СРЕДИНА - ПРИОРИТЕТ ЗА ТРОШЕЊЕ НА ПАРТЕ НА ГРАЃАНИТЕ.

Посебни ставки во буџетот за зелен,  
незагадувачки, здрав превоз.

**ВЕЛО ГРАД  
ВО ЕДЕМ МАНДАТ!**

 Вела Тодорова



### Точка 1. БУЏЕТ.

**ЗДРАВА ЖИВОТНА СРЕДИНА - ПРИОРИТЕТ ЗА ТРОШЕЊЕ НА ПАРТЕ НА ГРАЃАНИТЕ**  
Посебни ставки во буџетот за зелен, незагадувачки, здрав превоз.

Не се убавите зборови она што потврдува што се приоритетите на една градска власт, туку буџетот.

Може да кажуваме колку сакаме дека ни е гајле за чист воздух и здрави граѓани, но ако вложуваме во нови ленти за нови автомобили, место во специјални ленти за јавен превоз и велосипедски и пешачки патеки со висок квалитет, тоа едноставно не е точно.

Буџетот на Град Скопје во мојот мандат ќе биде доказ за моите зелени приоритети.

Урбаното планирање по мерка на човекот, планирањето на транспортот на одржлив начин и зеленилото ќе бидат највисоко на мојата и ваша агенда и најголем буџет ќе оди на проекти од добробит за здравјето на граѓаните и квалитетната животна средина.

За да ги поттикнеме луѓето да се превезуваат на незагадувачки и здрав начин, во следните 4 години приоритет ќе дадеме на вложување во јавниот превоз, велосипедскиот сообраќај и пешачењето.

Средствата издвоени за нив ќе се водат како посебни ставки во буџетот. Така на крајот од секоја година ќе може да се направи лесна споредба, колку сме станале позелени во споредба со претходната.

## Град каде жители со права се луѓето, а не автомобилите.

Тротоарите се за пешаците, патеките за велосипедистите, а не за паркирање!

**ВЕЛИ ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**

 Вела Тогкаровска



**Точка 2: ГРАД КАДЕ ЖИТЕЛИ СО ПРАВА СЕ ЛУЃЕТО, А НЕ АВТОМОБИЛИТЕ.**  
Тротоарите се за пешаците, патеките за велосипедистите, а не за паркирање!

Градот ќе го планираме и управуваме со луѓето во фокус, ќе ја превртиме сообраќајната пирамида.

Приоритетни ќе ни бидат пешаците, па велосипедистите, па јавниот превоз, па индивидуалниот автомобилски превоз, како во секој град што се залага за квалитетен живот.

Ќе престанеме со децениските назадни политики на решавање на сообраќајните проблеми преку проширување на улиците за да вдомат што повеќе автомобили. (во движење или за паркирање, сеедно). Улиците се јавни простори и место за луѓето, не за возилата. Возилата ќе ги третираме како едно од можните превозни средства, а не единственото и секако не на пиедесталот.

Во нашата визија за градот ЧОВЕКОТ е на пиедесталот, неговото здравје, неговата добробит, неговите можности за мобилност, без оглед на начинот на превоз кој го избира, без оглед на физичките способности, материјални примања, пол, возраст итн. Моментално Скопје е место каде само оние кои имаат кола (а тоа се 25% од населението) имаат право на улиците. Каде се оние кои воопшто немаат кола, каде се жените кои помалку возат, каде се децата, постарите, луѓето со пречки во движењето? Луѓето кои свесно избираат активен и здрав превоз како свој личен избор, луѓето кои ни помагаат на сите да дишеме почист воздух? Луѓето кои не се чувствуваат доволно безбедно во моменталните услови? Досега беа на маргините. Досега планирањето не водеше сметка за луѓето и го гризеше пешачкиот и велосипедскиот простор.

Ќе планираме свесно имајќи ги предвид сите граѓани со секакви можности и ќе го направиме Скопје подостоинствено место за живот за ЛУЃЕТО. Ќе овозможиме палета на транспортни ОПЦИИ.

За почеток ќе ги ослободиме тротоарите и велосипедските патеки (просторот што моментално го имаме) од нелегално паркирани возила во соработка со полицијата или ќе оформиме специјална градска служба на комунални редари. За почеток ќе ги препрограмираме semaфорите. А веднаш после тие мали „детали“, ќе пристапиме и кон сосема поинакво планирање. За улици каде ќе се чувствуваме како ЛУЃЕ.

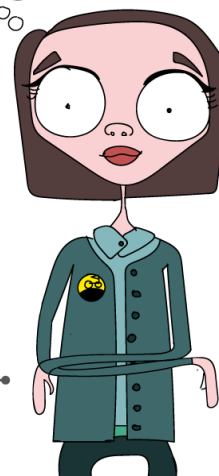
# Град без жртви од сообраќај.

Безбедни улици за децата, постарите, пешаците, велосипедистите, ранливите.

**ВЕЛИ ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**



Vision Zero



## Точка 3. ГРАД БЕЗ ЖРТВИ ОД СООБРАЌАЈ

**Безбедни улици за децата, постарите, пешаците, велосипедистите, ранливите.**

За разлика од трендовите во другите држави во Европа, каде изминатите години драстично паѓа бројот на жртви во сообраќај, кај нас изминатите години баш се зголемува. На ниво на Македонија од 2014-та навака бројот расте: 2014- 130 луѓе убиени во сообраќај, 2015-та - 144, 2016-та - 164 луѓе. Огромен број од тие жртви се во Скопје, во градска средина. Зошто е тоа така? Затоа што додека развиениот свет работи на системска одговорност, тука ние сè уште навиваме за лична одговорност. Виновниците секако треба да одговараат и повеќе отколку досега, но апелирањето на лична одговорност е застарен пристап кој нема ефект. Правите улица која личи на автопат, а му кажуваат на возачот да биде лично одговорен и да вози, 30, 40, 50 km/h. Отстранувате лежечки полицајци во надеж дека знакот е доволен. Не функционира никаде.

Затоа, како локална власт имаме огромна одговорност да создадеме инфраструктура за посакуваното однесување. Ако сакаме безбедно и смирено однесување во сообраќајот, ќе создадеме улици кои тоа ќе го поттикнат, а ќе го оневозможат дивеењето. Ако сакаме почит во сообраќајот меѓу различните учесници, мора да им укажеме почит пред сè ние како локална самоуправа со издвојување на посебен простор. (за пешаците, велосипедистите, со акцент на децата, постарите, лицата со пречки во движењето). Ако се почитувани од градските власти и од самиот дизајн на улиците, ќе бидат почитувани и од возачите.

Скопје ќе биде прв град во регионот со Визија Нула, т.е. Визија за нула жртви од сообраќај. Се смета дека речиси сите сообраќајните судири со смртни последици може да се избегнат, особено во градска средина, со соодветни инфраструктурни решенија.

Скопје ќе биде град во кој достоинствено и ненасилно ќе се вози, со почит кон ранливите учесници во сообраќајот.

Ќе направиме стратегија за успорување на сообраќајот преку дизајн на инфраструктурата.

-Во Скопје бидејќи нема улица каде смее да се вози над 50 km/h, следствено ќе нема ленти за автомобили пошироки од 3m на булеварите. На улиците каде ограничувањата се пониски, лентите ќе бидат и потесни. Ќе спроведуваме патни диети (road diets).

-Секоја нова улица или секоја постоечка улица при реконструкцијата ќе мора да добие безбедно решение за пешаци и велосипеди, без тоа нема да се смета за комплетна. Во тесни улици ќе биде неопходно мешање, но тогаш мора да биде јасно назначено дека ранливите групи имаат предност.

-Зоните на смирен сообраќај нема да се однесуваат само на околините на училиштата, туку на цели маала, распространети низ цел град. Зоните 30 нема да ги дефинираме само со знаци, туку со подигнати пешачки премини, платформи за успорување, искривување на

текот на коловозот итн. Маалските улици повторно ќе станат место каде децата безбедно ќе играат.

-Во Скопје ќе биде задолжително да се прават алтернативни решенија за движење на ранливите учесници во сообраќајот за време на градежни работи (пр. во случај на поправка на постоечка пешачка/велосипедска патека ќе се одземе дел од автомобилската за да има каде да се движат велосипедистите/пешаците).

-Во Скопје нема да ја славиме брзината губејќи животи, туку ќе го славиме животот.

Град со НУЛА ЖРТВИ од сообраќај. ВИЗИЈА НУЛА, а не нула визија.

## Намалување на сообраќајните гужви и хаосот.

Обезбедување простор за различни типови сообраќај.

**ВЕЛИ ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**  
Вела Тогкарска



### Точка 4. НАМАЛУВАЊЕ НА СООБРАЌАЈНИТЕ ГУЖВИ И ХАОСОТ Обезбедување простор за различни типови сообраќај

Прашањето на мобилноста во сообраќајот е прашање на простор, а просторот е ограничен, конечен ресурс кој мора паметно да се користи.

Колку погуст е градот, толку помалку може да се ослонува на автомобилот како решение за мобилноста и мора да бара просторно поефикасен сообраќај како решение за метежот.

Зошто? Затоа што во иста лента со ширина 3.5 метри ќе се превезат поголем број луѓе ако се намени во лента за автобуси, а не за коли.

Дали ќе бидеме пеш, на точак, во кола, автобус или трамвај - не зафаќаме еднаков простор и не придонесуваме еднакво кон гужвите.

Проблемот на метежот во нашиот град доаѓа од возилата. Скопје е густо населен град со возила. Досега кон проблемот со пристапуваше преку ширење на коловозот на сметка на пешачките патеки или зеленилото, но тоа не може да оди до бескрај. "Adding highway lanes to deal with traffic congestion is like loosening your belt to cure obesity." - Lewis Mumford, 1955 Единствен начин да се реши проблемот со метежот во Скопје е да се даде примат на јавниот превоз и на велосипедскиот сообраќај и пешачењето, а индивидуалните возила да се стават на последно место на пирамидата (на каков погон и да бидат, сеедно, возило ќе зафаќа ист простор).

Ќе ги напуштиме сообраќајните парадигми на 20-тиот век кои единствено се грижеа колку АВТОМОБИЛИ може да поминат по улицата и да се паркираат на паркинзите. Конечно ќе влеземе во 21-ви век каде прашањето е колку ЛУЃЕ може да поминат по оваа улица со сите различни начини на превоз. Сообраќајните инженери ќе почнат да бројат луѓе, а не само возила.

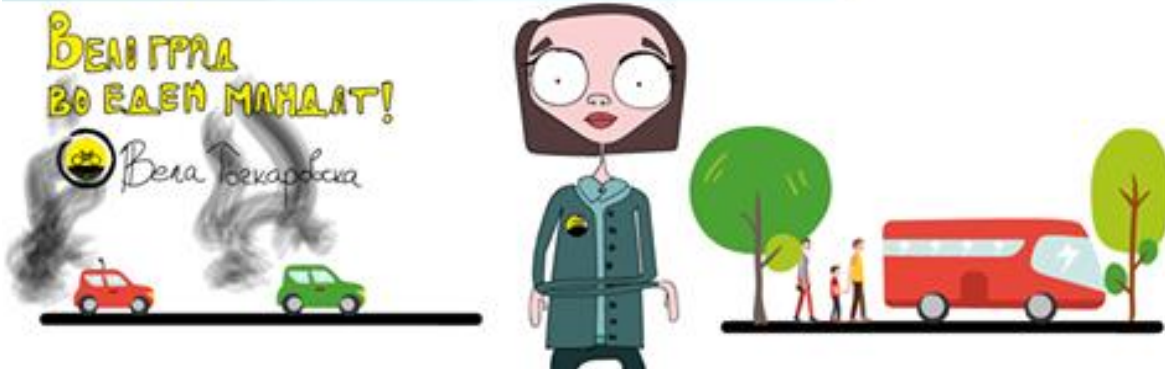
Тротоарите ќе им ги вратиме на пешаците и секаде каде што има потреба, ќе ги прошириме. На сите улици ќе постојат велосипедски решенија (некаде во облик на издвоени патеки,

некаде како споделен простор со возилата, ама при намалена брзина). Дрворедите ќе станат задолжителни за речиси секоја улица. На поголемите булевари ќе пренамениме една од лентите за јавен превоз.

Скопје ќе стане мултимодален град, каде ќе луѓето ќе имаат избор со што да се превезуваат. Квалитетот на јавниот превоз, велосипедската и пешачката инфраструктура ќе се подигнат и Скопје ќе стане град со порелаксиран сообраќај.

## Чист сообраќај за чист воздух и здрави граѓани.

Еко-свесно планирање, за квалитетот на живот на луѓето и животната средина.



### Точка 5. ЧИСТ СООБРАЌАЈ ЗА ЧИСТ ВОЗДУХ И ЗДРАВИ ГРАЃАНИ

#### Еко-свесно планирање, за квалитетот на живот на луѓето и животната средина.

Планирањето на сообраќајот на неколку начини влијае на квалитетот на животот и животна средина во еден град:

1. Лентите за секој тип на сообраќај одземаат место од природата, поточно градски простор кој бил зелен или имал потенцијал да биде зелен.

Но не сите типови сообраќај одземаат подеднакво.

Во точка 4 веќе беше разработен просторниот момент. Со фаворизирање на просторно поефикасни начини на превоз (како трамвај, специјални автобуски ленти, велосипедски и пешачки превоз, наместо како досега, автомобилскиот) ќе бидеме во можност на истиот простор да обезбедиме мобилност за поголем број луѓе, а да го зачуваме зеленилото. Веќе со години наназад сме сведоци како при планирањето на јавниот простор не се зема предвид влијанието кое го имаат измените врз животната средина и квалитетот на живот на граѓаните. Постојано се одзема зеленило на сметка на проширување на просторот за автомобили, сеедно дали се тоа сообраќајници или паркинзи. Скопје, како екстремно загаден град, мора да ја смени политиката на просторно планирање така што ќе посвети повеќе внимание на развојот на еко-пријателски транспорт и проширување, а не намалување, на зелените површини.

2. Друг начин на кој сообраќајот влијае на животната средина е преку издувните гасови.

Според неодамнешното истражување на составот на загадениот зимски воздух, сообраќајот учествува во аерозагадувањето со ПМ честички со огромни 20%. Во Македонија, 1350 лица годишно предвреме го губат животот само како резултат на загадувањето. Кога согорува моторот на моторно возило, неколку различни гасови и цврсти честички се емитираат во атмосферата кои имаат штетни последици по животната средина. Особено загрижувачки по животната средина се: CO<sub>2</sub>, стакленички гас; хидрокарбонати (дузина лесноиспарувачки органски компоненти, некои од кои се карциногени); азотни оксиди, сулфурни оксиди, ПМ

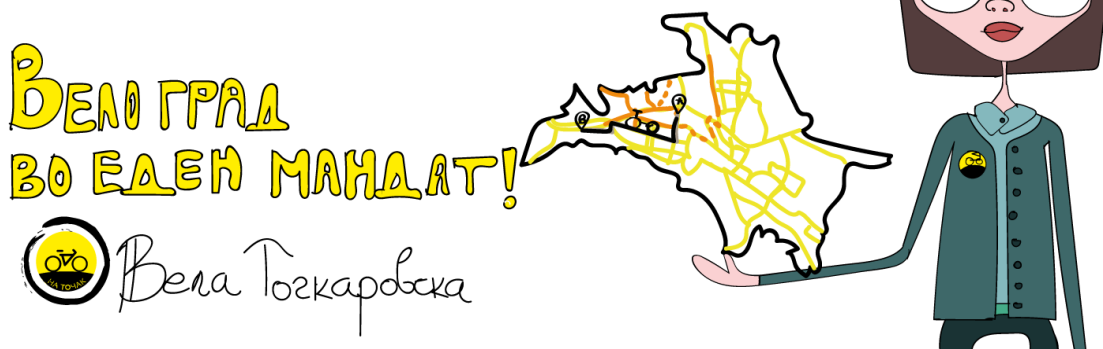
честички, мали цврсти честички кои содржат метали и саѓи. Други штетни емисии кои влијаат на човековото здравје и креираат смог го вклучуваат озонот и јаглерод моноксидот. Четвртина од стакленичките гасови (кои ги забрзуваат климатските промени) во Европа доаѓаат од сообраќајот. 68 % од Black carbon канцерогените честички кои се составен дел на PM 2.5 доаѓаат од издувните гасови од возилата (најмногу од дизел возила). Решение за втората точка се можеби возила со пониски или нула емисии, но решение за точка 1 и точка 3 кои исто така се релевантни за животната средина и здравиот начин на живот, не се про-автомобилски политики, па макар биле и најеколошките автомобили.

3. Трет начин на кој сообраќајот влијае на здравјето на луѓето е преку креирањето на здрави или нездрави навики. Автоцентричното планирање го поддржува и онака седечкиот начин на живот од канцелариите кој има многу штетни последици по здравјето. Здрав град подразбира, меѓу другото место кое преку фаворизирање на активните начини на превоз (пешачење, возење велосипед за кратки дистанци и користење јавен превоз за подолги дистанци, до кои станици исто така треба да се стигне со пешачење) ги поттикнува граѓаните да ја имаат неопходната умерена физичка активност од минимум пола час на ден. Речиси никој не е во можност временски или финансиски да си организира специјална физичка активност секој ден, но доколку градот е место каде просторот те кани безбедно и удобно да пешачиш и возиш точак, луѓето неосетно и попатно ќе го прават тоа завршувајќи ги другите активности, наместо просторот да ги кани да се паркираат со кола пред врата. И со тоа ќе се влијае на намалување на кардиоваскуларни проблеми, намалување на степенот на гојазност, позитивно ќе се влијае на имунолошката и психичката состојба на луѓето, а пари ќе заштеди и јавното здравство поради помалите отсуства и повисоката продуктивност.

Скопје ќе биде град каде планирањето на сообраќајот ќе поаѓа од здравјето како највисока вредност!

## Сеопфатна градска велосипедска мрежа.

На точак од било која точка А до точка Б по велосипедски патеки.



### Точка 6. СЕОПФАТНА ГРАДСКА ВЕЛОСИПЕДСКА МРЕЖА

На точак од било која точка А до точка Б по велосипедски патеки.

Велосипедските мрежи се креираат или да ја задоволат потребата на моменталниот број на велосипедисти за висок квалитет на безбедна инфраструктура или пак за да влијаат на зголемувањето на бројот на велосипедистите и со тоа да создадат реална алтернатива на моторизираниот урбан транспорт.

Доколку сакаме да го зголемиме бројот на велосипеди на улиците и да го намалиме автомобилскиот сообраќај, треба да градиме за идните велосипедисти, не за моменталните. За да не ги прекопуваме улиците одново и одново, треба да обезбедиме висок квалитет на

широки велосипедски патеки на кои ќе може да возат минимум 2 луѓе паралелно во една насока, на кои ќе може комотно да се практикува социјално возење велосипед, по кои ќе можат да се возат велосипеди со приколки (карго или за деца), по кои ќе се вози велосипед под сенка од дрвја итн.

Патеките ќе бидат распространети низ целиот град и ќе може да се стигне безбедно од било која точка А до било која точка Б, меѓу другото и со точак.

Ќе го довршиме проектот Скопје вело-град, но во меѓувремето додека го довршуваме, паралелно ќе работиме на план за проширување на мрежата заедно со скопските општини.

-Нема да има булевар без велосипедски патеки од највисок стандард, без судир со автобуски постојки или пешаци кои чекаат на семафор. (широки и физички издвоени патеки за брзини на возила до 50 km/h)

-По маалските улици секаде каде што може ќе се испроектираат велосипедски ленти кои ќе бидат поврзани во логична велосипедска мрежа (посебно обележан простор за велосипеди без физичка издвоеност за брзини на возила до 40 km/h)

-Онаму каде што просторот не дозволува да се испроектираат посебени велосипедски ленти, ќе биде јасно назначено дека автомобилите и велосипедите го споделуваат просторот и дека велосипедите имаат предност. Со соодветен дизајн на инфраструктурата (стеснување, искривување на ленти, подигнување на пешачки премини) ќе биде овозможено автомобилите безбедно да го споделуваат просторот со велосипедите (за брзини на возила до 30 km/h)

-На оние еднонасочни улици каде е возможно, ќе спроведеме велосипедски ленти во спротивна насока.

-На регионалните патишта кои го поврзуваат Скопје со околните населени места каде се дозволени брзини поголеми од 50 km/h (на пр. Драчево, Катланово) ќе се испроектираат велосипедски патеки издвоени со зеленило и/или ограда

-Ќе ја подобриме и продолжиме патеката по текот на Вардар од двете страни кон исток и кон запад до населените места. Конечно ќе го одглавиме клучното место за велосипедскиот сообраќај - кејот во центарот. Ќе направиме повеќе пристапни рампи кон патеките на кејот и ќе ги интегрираме рекреативните патеки во транспортната мрежа. Ќе изградиме и неколку пешачко-велосипедски мостови.

Од било која точка до било која точка во Скопје ќе може да се стигне по велосипедска инфраструктура. Безбедно не само за агилните, туку и за децата и за најстарите! Безбедно на точак низ Скопје, насекаде!

## Дупка, висок рабник, контејнер на патека = минато!

Креирање ефикасен систем за пријавување и решавање на инфраструктурните проблеми.

**ВЕЛО ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**

 Вела Тодоровска



**Точка 7. ДУПКА; ВИСОК РАБНИК, КОНТЕЈНЕР НА ПАТЕКА = МИНАТО**  
Креирање ефикасен систем за пријавување и решавање на инфраструктурните проблеми



Ќе направиме ефикасен систем за пријавување на инфраструктурни проблеми. Ќе има посебен сектор посветен на вело-сообраќајот (планирање и унапредување) во рамки на кој ќе има лице задолжено за инспекција на инфраструктурните проблеми. Дупка, висок рабник, контејнер на патека, рушено столпче, оштетен паркинг за велосипеди... Без да барате средби со повисоки инстанци, доволно ќе биде да пополните онлајн пријава на мапа, инспекторот ќе ја посети локацијата и ќе се пристапи кон решавање на проблемот...и ажурно ќе биде променувана состојбата на мапата. Проблемите кои се повторливи при изведба (лошо порамнет асфалт, оборени рабници кои не се оборени итн.) ќе бидат искомунцирани со сите работници, ќе добијат соодветна едукација, а се разбира посторого ќе работи и надзорот.

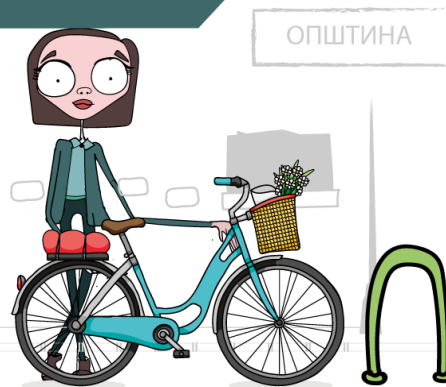
Не само велосипедски патеки, туку Скопје ќе добие висококвалитетни велосипедски патеки! Квалитетот на инфраструктурата за двете тесни тркала е неопходно да биде уште повисок од инфраструктурата за четирите широки тркала. Во Скопје возењето точак ќе стане комотно за сите.

## Безбедни велосипедски паркинзи достапни насекаде.

Задолжителни паркинзи за секој објект и јавен простор.

**ВЕЛО ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**

 Вела Токаровска



### Точка 8. БЕЗБЕДНИ ВЕЛОСИПЕДСКИ ПАРКИНЗИ ДОСТАПНИ НАСЕКАДЕ Задолжителни паркинзи за секој објект и јавен простор.

Треба да сме свесни дека проблемот со кражби на велосипеди е многу поширок отколку само проблемот со недостаток на соодветни паркинзи за велосипеди, но сепак преку обезбедувањето паркинзи ќе се движиме во вистинската насока. Исто така паркинзите за велосипеди имаат и поширока димензија отколку само безбедност.

-Паркинг за велосипеди прво значи резервиран простор за точаци блиску до крајните дестинации без потреба од лутање наоколу и барање огради или светилки за кои велосипедот може да се врзе.

-Паркинг за велосипеди значи место каде точакот може да се потпре.

-Паркинг за велосипеди значи почит за оние кои доаѓаат со велосипед, топло добредојде и затоа мора да го имаат сите јавни институции и јавни простори.

Паркинзите мора да бидат доволно високи, за да не се наведнуваме при заклучување, да бидат такви што ќе овозможат точакот да се врзе за рамот, да бидат на локација блиску до крајната дестинација, на осветлено и по можност заштитено од временски влијанија место и на место каде ќе има визуелна контрола.

Не само јавните институции, туку и деловните, трговските и станбените објекти ќе мора да обезбедат одреден број паркинг места за велосипеди (според пропишани стандарди) за

воопшто да добијат дозвола за градба. Одреден процент од овие места ќе треба да бидат на отворено (за кратко паркирање), но одреден процент и на затворено (за подолго складирање).

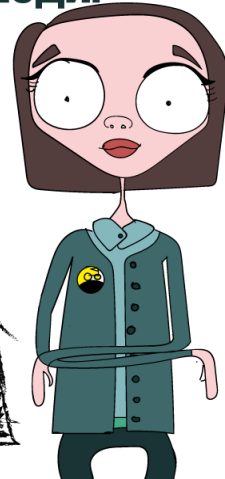
Скопје ќе биде град каде секаде ќе може да се паркира велосипедот безбедно и на соодветни паркинзи!

## Практичен систем за изнајмување велосипеди.

Автоматизирани, распространети станици со препознатливи и квалитетни точаци.

**ВЕЛО ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**

 Вела Тогкаровска



### Точка 9. ПРАКТИЧЕН СИСТЕМ ЗА ИЗНАЈМУВАЊЕ ВЕЛОСИПЕДИ

**Автоматизирани, распространети станици со препознатливи и квалитетни велосипеди.**

Системите за изнајмување велосипеди (bike share) се своевиден јавен превоз. Не мораш да поседуваш велосипед, а имаш можност за мобилност, дури и со помалку грижи отколку кога би возел свој. Се возиш од станица А до станица Б, го оставаш точакот таму и после не мораш да го мислиш истиот точак, како кога тоа би бил твој. Следно можеш да испешачиш низ пешачка зона или да се возиш со автобус, па да земеш нов точак од станица В до станица Г. Разновидност на транспортни можности! И намалена зависност од автомобилот.

Системот за изнајмување на велосипеди има неколку предности за еден град:

-Популаризација на возењето точак.

Кога граѓаните се изложени визуелно на станиците на системот има 3 пати поголема веројатност да провозат велосипед, отколку кога не се. Велосипедот им станува прифатлив начин на превоз. После воведувањето на системот во некои градови учеството на велосипедскиот сообраќај во вкупниот расте за неколку пати.

-Практичен превоз за урбана средина.

Ако процедурата е едноставна и станиците достапни на пешачко растојание од дестинациите, овозможуваат различни комбинации на патувања. Дури и луѓето кои имаат свој точак, во некои ситуации ќе го користат системот зашто превозот од станица А до станица Б (и депонирање на точакот таму) не ги обврзува да му се вратат на истиот точак, како кога би користеле свој. Системот ќе биде совршена опција за патување на луѓето од блиските градови кои имаат дневна миграција со јавен превоз до Скопје откако ќе влезат во Скопје.

-Достапност и социјална еднаквост. Системот би имал особена важност за луѓето кои не можат да поседуваат сопствен велосипед. Со различен тип на дневни, неделни, месечни, годишни, поповолни карти за различни групи граѓани, системот ќе биде уште подостапен, попрактичен и попривлечен за сите. Со тоа ќе се подобри и јавното здравје. Во некои градови докторите како терапија препишуваат членарина на bike-share системот. Зошто не и во Скопје?

-Одржлив туризам.

Побрз од пешачење, а непосреден од возило, точакот е идеално средство за туристичко истражување на еден град. Станиците за велосипеди покрај потребите на жителите, треба да ги покријат и местата од интерес за туристите. Инаку, системите за изнајмување последната деценија стануваат атракција сами по себе и заштитни симболи на градовите. -Сите поволности од поседувањето на сопствен велосипед (намалување на загаденоста, гужвата, буката, поволности за здравјето и добрата физичка кондиција, повеќе насмевки на улиците) зголемени.

Во текот на првата година од мандатот ќе направиме истражување за можни локации на станиците, за начин на стопанисување и за тип на точаци кои најмногу би одговарале. Веќе после 1 година ќе започнеме со процедурата и за 2 години ќе ги имаме првите станици. Дотогаш очекуваме базичната велосипедска инфраструктура во Скопје да биде завршена за да има и каде да се вози.

Скопје ќе добие свој препознатлив систем за изнајмување велосипеди со голем број станици распространети низ градот, со квалитетни издржливи точаци, автоматско изнајмување и лесно зачленување во системот. Ќе работи 24 часа во денот, 365 дена во годината.

## Еден ден во месецот Скопје ќе биде град без автомобили!

Лентите за автомобили еднаш месечно ќе бидат место за возење точак, џогирање, детска игра и слободни активности

Секоја прва сабота во месецот  
8-18 часот  
Скопје е без автомобили!

**БЕИ ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**  
Вера Токарска



**Точка 10. ЕДЕН ДЕН ВО МЕСЕЦОТ СКОПЈЕ ЌЕ БИДЕ ГРАД БЕЗ АВТОМОБИЛИ!**  
Улиците за автомобили еднаш месечно ќе бидат место за возење точак, џогирање, детска игра и слободни активности.

По примерот на Цикловиа настаните, настаните "Open streets", Journée sans voiture или Car Free Day, во Скопје ќе организираме вистински Денови без автомобили на месечно и на годишно ниво.

Кога читаме за градовите каде доминираат велосипеди или јавен превоз пред возилата, повеќето се воодушевуваме, но сосема е поинаку кога ќе ги посетиме, искуството инспирира многу повеќе и поттикнува промена во свеста.

Поентата на Car Free Day е да ни го даде тоа искуство и во сопствениот град.

Car Free Day значи повеќе улици во текот на повеќе часа да се затворат за автомобили.

Car Free Day значи на овој ден повеќето граѓани своите секојдневни обврски да ги завршат без кола.

Car Free Day треба силно да се промовира месец дена однапред, да нема граѓанин кој нема биде известен што ќе се случува на тој ден, која е поентата на денот и да се мотивира да ја остави колата на барем еден ден. Возењето со кола на тој ден треба да се направи речиси невозможно, за сите да ја почувствуваме разликата. Истовремено, бидејќи се граѓаните

информирани на време ќе знаат што ги очекува (блокирани улици) и нема да излезат со автомобил од дома.

Така сите во текот на тој ден ќе почувствуваме разлика и ќе можеме да доживееме поинакво Скопје, макар на еден ден. Без бучава, без безбедносна опасност, со почист воздух и поубави звуци, со послободни улици...

Ако го доживееме и ќе сфатиме дека навистина е поубаво и возможно во градов да има помалку возила...

Идејата на Денот без автомобили е да ги поттикне луѓето на промена на навиките.

Идејата на Car Free Day не е да направи неинформираниите возачи да се нервираат за да помине велосипедска парада. Идејата е да ја доживееме убавината на денот заедно.

Улиците да им припаѓаат на тие што се пеш, на точак, со автобус...

Во мојата програма се залагам Скопје да добие еден Car Free ден во месецот со стандарден непроменлив термин.

Во тој ден по минимум една вообичаено фреквентна улица од секоја општина ќе биде затворена за автомобили и отворена за слободни активности.

Скопје ќе го слави и Интернационалниот Car Free Day на 22.септември со затворање на поголем дел од улиците во градот во поголем дел денот за индивидуални возила, единствено не за специјални возила и за јавен превоз.

На тој ден ќе сфатиме колку ни е поздрав и поубав градот кога има помалку возила.

## Личен пример. Ќе тргнеме од себе во промената на градот.

Градската администрација на работа пеш, со точак или јавен превоз.

**ВЕЛО ГРАД  
ВО ЕДЕН МАНДАТ!**



### Точка 11. ЛИЧЕН ПРИМЕР. ЌЕ ТРГНЕМЕ ОД СЕБЕ ВО ПРОМЕНАТА НА ГРАДОТ. Градската администрација на работа пеш, со точак или јавен превоз.

Заложбите за развој на градот во пракса преку личен пример.

Ќе тргнеме од себе за промена на градот.

Градската администрација на работа пеш, со точак или јавен превоз.

И се разбира јас и мојот најблизок тим нема да користиме возило, уште помалку службено за доаѓање на работа, ќе користиме велосипеди (свои или изнајмени), ќе доаѓаме пеш или со јавен превоз. Само така ќе дадеме личен пример и ќе покажеме колку се нашите заложби искрени, но исто така ќе имаме поголем допир со реалноста во која живееме, полесно ќе ги забележуваме и суштински ќе ги решаваме проблемите. Па очекуваме тој пример да го следат и другите политичари.