

# ГРАД ЗА СИТЕ?

Родовата димензија  
на јавните простори

Реактор – истражување во акција  
Скопје, 2026

**Наслов:** Град за сите? Родовата димензија на јавните простори

**Издавач:** Реактор – Истражување во акција

**За издавачот:** Тања Иванова

**Главна уредничка:** Тања Иванова

**Уредничка:** Душица Лазова

**Авторка:** Милка Докузова

**Графички дизајн:** Дарко Алексовски

**Печати:** ПринтЦентар, Скопје

**Тираж:** 50

Скопје, 2026

Бесплатен/Некомерцијален тираж

---

**РЕАКТОР**  
истражување во акција

**KVINNA**  
**KVINNA**

 **UK International  
Development**  
Partnership | Progress | Prosperity

Оваа публикација е создадена со финансиска помош на Kvinna till Kvinna Foundation и UK International Development. Ставовите и анализите се единствена одговорност на Реактор и не нужно ги одразуваат ставовите на Kvinna till Kvinna Foundation и UK International Development.

---

CIP - Каталогизација во публикација  
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

711.4:305-048.582(497.711)

ДОКУЗОВА, Милка

Град за сите? : родовата димензија на јавните простори / [авторка Милка Докузова]. - Скопје : Реактор - Истражување во акција, 2026. - 59, 55 стр. : илустр. ; 23 см

Насл. стр. на припечатениот текст: A city for all? : the gendered dimension of public space. - Обата текста меѓусебно печатени во спротивна насока. - Текст на мак. и англ. јазик. - Фусноти кон текстот

ISBN 978-608-4684-63-3

а) Градови -- Урбанистичко планирање -- Родова инклузивност -- Истражувања -- Скопје

COBISS.MK-ID 68438021

Милка Докузова

# ГРАД ЗА СИТЕ?

Родовата димензија  
на јавните простори

Реактор – истражување во акција  
Скопје, 2026

# СОДРЖИНА

<b>Вовед</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Преглед на литературата</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Методологија</b> .....	<b>16</b>
<b>3. Клучни наоди од истражувањето</b> .....	<b>22</b>
<b>4. Заклучоци и понатамошни препораки</b> .....	<b>46</b>

**ВОВЕД**

Инклузивното планирање на градот поаѓа од идејата дека градот со својата структура и функција треба да биде подеднакво пристапен за сите, без притоа да ја ограничува секојдневната мобилност, како и пристапот до услуги и содржини на ниту една корисничка група, без разлика на – но и земајќи ги предвид – нивната возраст, родов идентитет, социјален и етнички статус и нивните способности. Во тој контекст, родово-сензитивното планирање ја нагласува потребата урбанистичките политики и просторните решенија да се темелат врз секојдневни практики и искуства на различните кориснички групи, а не врз претпоставки засновани на т.н. стандардизирано корисничко искуство (World Bank, 2020; UN-Habitat, 2012).

Инклузивниот пристап кон планирањето на градот, истовремено, го отфрла концептот на т.н. „просечен корисник“ (англ. *average user*), посочувајќи дека при моделирањето на просечниот корисник не се земаат предвид искуствата на различните кориснички групи, туку дека најчесто се користат метрички податоци кои соодветствуваат со искуствата и потребите на мажите, третирајќи ги како универзални или неутрални корисници (Criado Perez, 2019). Токму затоа, планирањето на градот не може да се третира како „неутрален“ процес, туку како повеќедисциплинарен и колаборативен процес кој мора да ги препознае различните кориснички потреби и искуства и истите да ги претвори во мерливи просторни стандарди, но и практични просторни решенија, кои директно ќе одговорат на потребите на различните групи. Имајќи предвид дека инклузивноста се мери токму преку тоа дали и во кој капацитет различните групи можат слободно да се движат и да го користат градот, **прашањето на безбедноста станува составен дел од дискусиите за пристапноста.**

Во овој контекст, безбедноста на жените во јавниот простор може да се третира и како планерска цел, имајќи предвид дека безбедноста во јавниот простор е директно условена и од просторната конфигурација

(Wilson & Kelling, 1982; Kelling & Coles, 1996). Начинот на кој се проектираат и користат јавните простори и површини, вклучително и улиците, како и карактерот на приземните содржини во уличните фронтони, директно влијае врз ризикот од вознемирување и насилство. Односно, колку јавните простори се поуредени, поодржувани и поактивирани, и колку е поразнолика и поконтинуирана социјалната динамика во нив, толку е помал ризикот од вознемирување и насилство (Wilson & Kelling, 1982; Kelling & Coles, 1996). Овие наоди ги потврдува и извештајот на UN Women (2021), кој укажува на фактот дека насилството и вознемирувањето во јавен простор не се изолирани инциденти, туку истите често се условени од просторните особености, како што се степенот на уреденост, одржваност и осветленост. Како одговор на непријателската инфраструктура, трите последователни студии за родово-базирано насилство врз девојки и жени на јавните простори во Скопје и Тетово, спроведени од „Реактор – Истражување во акција“ во 2012, 2020 и 2025, покажуваат дека жените и девојките често развиваат т.н. стратегии на справување, како што се промена на рута, време на движење, избегнување одредени локации или јавен превоз (Реактор, 2012; Реактор, 2020; UN Women, 2021; Бојчевска Митревска, Димитрова, Лазова, 2025), со што нивното „право на градот“ (Harvey, 2003) е во голема мера условено од родовата припадност.

Во таа насока, ова истражување има за цел да ја разбере врска-та помеѓу просторната конфигурација на избрана пешачка рута во Скопје, преку која се среќаваат четири градски општини, социјалната динамика долж истата рута како производ на просторната конфигурација и конечно – како овие два аспекти придонесуваат кон чувството на безбедност кај девојките – и жените-кориснички на овој простор.



# ПРЕГЛЕД НА ЛИТЕРАТУРАТА

## 1.1. Прашањето за безбедноста

### на жените низ концептот

#### „очи на улицата“

За да се разбере безбедноста во јавниот простор, корисно е да се осврнеме на теориските промислувања кои ја гледаат во (со)односот помеѓу материјално-просторните услови и перципираното чувство на сигурност (Valentine, 1989; Pain, 1997). Во таа смисла, материјалниот аспект се однесува на просторните особености како што се осветленоста, прегледноста, уреденоста и одржуваноста, но и на можноста за брза ориентација и непречено движење. Перцептивниот аспект, пак, се однесува на начинот на кој просторот се доживува, односно дали корисничките групи се чувствуваат слободни да се движат низ него, без притоа да го носат менталниот товар на претходно планирање на рутата со цел избегнување на потенцијални просторни закани и бариери (UN Women, 2025; Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025). Врз основа на тоа, безбедноста на жените во јавниот простор може да се разбере како истовремено **материјална** (услови што овозможуваат или спречуваат насилство) и **перцептивна** (чувство на сигурност, слобода на движење и присуство), при што овие димензии не секогаш се поклопуваат (Valentine, 1989). Затоа, анализата на безбедноста на девојките и жените во јавен простор бара истовремено внимание и кон просторната конфигурација и кон секојдневните практики на користење и присуство.

Во оваа рамка, концептот „**eyes on the street**“ („очи на улицата“) на Џејн Џејкобс претставува важна аналитичка алатка, затоа што ја поврзува просторната форма со социјалната динамика и го објаснува начинот на кој овие два аспекти може да придонесат кон зголемено или намалено чувство на безбедност. Џејкобс ја поставува **безбедноста како производ на секојдневната урбана динамика** – улиците стануваат побезбедни кога има постојано движење и социјална интеракција помеѓу корисниците, а социјалната динамика, пак, ја поставува како производ на просторната конфигурација. Па така, кон чувството на безбедност придонесува присуството на активни приземја и непречени визури, кои создаваат услови за т.н. „спонтан надзор“ и социјална регулација (Jacobs, 1961). Воедно, таа смета дека ваквиот тип на т.н. „ненаметливо набљудување“ може да даде многу поефикасни резултати, споредбено со формалните модалитети на безбедносно набљудување, посебно имајќи ја предвид можноста за неодољна реакција од страна на случајните минувачи или набљудувачи. Криминалистичката теорија, поконкретно „теоријата на скршени прозорци“ (англ. *broken windows theory*), развиена од Вилсон и Келинг (1982), ги потврдува тезите

на Џејкобс, посочувајќи дека просторната конфигурација во комбинација со намалено човечко присуство е главен предуслов за појава и ескалација на девијантно однесување и криминал. Според оваа теорија, знаците на запуштеност, неуреденост и отсуство на социјална контрола сигнализираат дека просторот не се надгледува, со што се зголемува веројатноста за нарушување на редот и безбедноста. Во таа смисла, и кај Џејкобс и кај Вилсон и Келинг, безбедноста не се третира како исклучиво резултат на формални безбедносни модалитети, туку како производ на интеракцијата помеѓу просторната организација, одржувањето на средината и континуираното човечко присуство.

Иако Џејкобс не се фокусира експлицитно на родовите аспекти, нејзините принципи имаат значајни импликации за безбедноста на жените во урбаните средини. Истражувањата доследно покажуваат дека жените се чувствуваат помалку безбедно од мажите во јавни простори, особено навечер (Cui et al., 2023; Prada-Trigo et al., 2025), и често го приспособуваат своето однесување и движење за да избегнат перципирани опасности (Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025; Roberts et al., 2022; UN Women, 2021). Концептот на Џејкобс кореспондира со многу фактори кои жените ги поврзуваат со чувство на зголемена лична сигурност, како што се доброто улично осветлување, прегледноста на просторот и присуството на луѓе. Доброто улично осветлување е уште еден клучен фактор за намалување на стравот, со оглед на тоа дека слабо осветлените улици честопати ги обесхрабруваат жените од одење сами пешки или, пак, ги ставаат во позиција да бираат подолги, но осветлени рути (Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025; Garfias Royo et al., 2023). Понатаму, отстранувањето на високите и непорозни бариери од јавните простори, како што се лимените тараби, руинираните и напуштени објекти, но и неуреденото грмушесто зеленило, доведува до забележително подобрување на перципираната безбедност, особено кај жените, бидејќи придонесува за зголемување на длабочината на видното поле, а со тоа и зголемување на чувството на перципирана безбедност (Navarrete-Hernandez et al., 2021). Дополнително, студијата на Chen & Hedayati Marzbali (2024) ја потврдува општата теза на Jacobs (1961), односно дека континуираното човечко присуство значително придонесува кон чувството на безбедност, посебно кога станува збор за нова или непозната средина.

## 1.2. Феминистичка критика и прилагодување на концептот

И покрај емпириската поддршка за одредени аспекти на концептот на Џејкобс, критичар(к)ите предупредуваат дека не треба да се претпостави универзална валидност на хипотезата, туку **треба да се земе предвид контекстот во кој се наоѓа просторот, како и веќе постоечката социјална динамика**. Феминистичките и постколонијалните урбанистички студии истакнуваат дека концептот „очи на улицата“ е недоволен сам по себе за да ја обезбеди безбедноста на жените, особено ако се занемарат прашањата што ги условуваат односите на моќ и родовата динамика присутна во тие јавни простори (Roberts et al., 2022). Во таа насока, феминистичката критика која, конечно, има за цел да понуди подобро и проширено разбирање на овој концепт, се заснова на три критички гледишта: *кои се „очите“ кои набљудуваат, дали „очите“ ќе реагираат и дали „очите“ се решение на проблемот*. Трите гледишта ќе бидат разгледани во анализата што следи.

### 1.2.1. Кои се „очите“ кои набљудуваат?

Ако во јавниот простор преовладуваат мажи, присуството на многу „очи“ не мора нужно да значи дека жените се чувствуваат безбедно. Напротив, за некои жени, присуството на група непознати мажи на улица може да предизвика чувство на страв или закана од можно вознемирување, наместо чувство на сигурност (Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025; Tandogan & Ilhan, 2016). Истражувањата укажуваат на еден сложен феномен – разновидноста на луѓе која Џејкобс ја нагласува може да доведе и до т.н. динамика на „групна припадност и групно исклучување“ (англ. *in-group and out-group dynamics*), каде што поединци може да се чувствуваат несигурно доколку присутните „набљудувачи“ ѝ припаѓаат на група што тие ја перципираат како „друга“ или потенцијално непријателски настроена (te Braak & van Tienoven, 2025). На пример, една жена може да се чувствува непријатно или недобредојдено во простор каде што таа е малцинство (било по етничка, класна или родова основа) и покрај тоа што има многу луѓе наоколу. Така, присуството на луѓе не гарантира чувство на сигурност доколку не постои доверба или социјална кохезија меѓу групите (te Braak & van Tienoven, 2025). Важно е да се напомене дека за некои жени, неформалниот надзор може да се доживее и како облик на контрола, а не заштита, особе-

но во патријархални средини каде „очите на улицата“ можат да служат за регулирање на женското однесување наместо за обезбедување на нивната сигурност (Sandberg & Rönnblom, 2015).

### 1.2.2. Дали „очите“ ќе реагираат?

Во своето теоретизирање, Џејкобс претпоставува активна заедница каде соседите се грижат едни за други и би интервенирале доколку забележат жена во опасност на улица. Но, реалноста не секогаш ја отсликува оваа претпоставка. Феноменот на т.н. „набљудувачка апатија“ (англ. *bystander effect*) е честа појава во урбаните средини и оди до таму да присуството на повеќе сведоци го разредува чувството на индивидуална одговорност, па многумина гледачи или сведоци не преземаат ништо (Darley & Latane, 1968). Особено во случаи на физичко и вербално вознемирување, минувачите не секогаш одбираат да интервенираат. Присуството на сведоци и случајни минувачи може да спречи насилство (Navarrete-Hernandez et al., 2021), но самото нивно присуство не секогаш гарантира дека тие на каков било начин ќе интервенираат (Darley & Latane, 1968). Неформалниот надзор функционира оптимално само во здрава општествена средина во која присутните луѓе имаат изградено чувство на одговорност и емпатија, но и храброст да реагираат. Во отсуство на таква проактивна култура, „очите“ може да останат неми сведоци, па жените и натаму би се чувствувале несигурно и незаштитено. Оттука, се потенцира и важноста на контекстот во кој се спроведува истражувањето, според кој се адаптира методологијата, но и за кој се однесуваат препораките.

### 1.2.3. Дали „очите“ се решение на проблемот?

Дел од феминистичката литература укажува дека преголемото потпирање на надзорот (формален или неформален) не го адресира нужно коренот на проблемот. Керн (2020), во својата книга *Феминистички град*, истакнува дека градовите не стануваат побезбедни само со поставување повеќе камери или со зголемување на бројот на „очи“ во јавниот простор, туку дека се потребни подлабоки општествени промени за да се адресира прашањето на безбедноста на жените. Според неа, „технолошките очи што

блескаат“, како што ги нарекува камерите, и полициското присуство најчесто делуваат пост-фестум, односно реагираат откако насилството веќе се случило, наместо да го спречат. Во таа смисла, таа посочува дека локалните власти често прибегнуваат кон видливи и мерливи интервенции, како полициски патроли и камери, кои сепак се недоволни за справување со длабоко вкоренети фактори, како што се машката агресија, мизогинијата и социјалните нееднаквости. Иако ја поддржува идејата за заедничка, „мека“ контрола преку мешани простори и разновидни кориснички профили, што кореспондира со позициите на Џејкобс, Керн нагласува дека технолошкиот и физичкиот надзор сами по себе не ги решаваат културните и општествените услови што доведуваат до загрозување на безбедноста на жените. Оттука, таа не ја исклучува важноста на концептот на Џејкобс, туку ја надградува со проширен пристап што ги вклучува и културните, економските и политичките димензии на (не)безбедноста.

### 1.3. Од „очи на улицата“ кон родово-сензитивно планирање на градот

Сето ова укажува дека прашањето за женската безбедност не може да се сведе исклучиво на присуство на „очи“, туку бара поширок пристап што ја гледа безбедноста како резултат на урбаното планирање, секојдневните практики и односите на моќ во јавниот простор (Kern, 2020). Иако одредени просторни карактеристики како осветлување, прегледност и човечко присуство можат да ја поддржат перцепцијата на сигурност, истражувањата покажуваат дека материјалната и перцептивната безбедност не се секогаш усогласени, а искуството на просторната (не)безбедност кај жените често е посредувано од културни норми, претходни искуства и специфични контексти на користење на просторот (Valentine, 1989; Pain, 1997; Roberts et al., 2022). Па така, наместо безбедноста на жените да се третира како „проблем што се решава“ со надзор, ова истражување **ја поставува безбедноста на жените како прашање на праведно и инклузивно планирање, каде што родовата перспектива служи како аналитичка и практична алатка за преиспитување на тоа кој има право на слободно движење низ градот и непречен пристап до јавните простори и површини.**



# МЕТОДОЛОГИЈА

Овој методолошки пристап има за цел да ги препознае просторните особености кои директно или индиректно влијаат на безбедноста во јавните простори, со фокус на жените, како корисничка група, но и да ја препознае врската помеѓу **материјалните услови на безбедност** и **перцептивното искуство на сигурност**, кои не секогаш се совпаѓаат (Valentine, 1989; Pain, 1997). Методолошката рамка се заснова на концептот „очи на улицата“ (Jacobs, 1961), кој го нагласува значењето на континуираното човечко присуство и секојдневната интеракција во создавањето услови за безбедни јавни простори, но истовремено се надградува со феминистичките критики што укажуваат дека присуството на „очи“ не е универзално заштитно начело, туку во голема мера зависи од контекстот, односите на моќ и социјалната динамика во просторот (Kern, 2020; Roberts et al., 2022). Преку систематско мапирање на активните фасади, прозорците, влезовите, видливоста, но и присуството на луѓе во различни периоди од денот, методологијата овозможува просторно да се прикаже каде градот обезбедува континуитет на живост, а каде создава „сиви простори“ со недоволно човечко присуство и ограничена активност. Дополнително, преку вклучување на искуствени податоци од жените-кориснички, се анализира субјективното доживување на овие просторни карактеристики, односно кога тие придонесуваат за чувство на сигурност, а кога генерираат чувство на несигурност или социјална контрола. На тој начин, методологијата генерира комплементарни метрички и искуствени наоди што обезбедуваат основа за унапредување на родово-сензитивното урбанистичко планирање и за системско, институционално препознавање на ограниченото и небезбедно движење на девојките и жените низ градот, како предуслов за таргетирани и мерливи интервенции во јавниот простор.

За потребите на овие мерења е избрана рутата од хотел Континентал (ул. „Беласица“), преку мостот „Беласица“, покрај Железничка станица долж ул. „Никола Карев“, десно по бул. „Трета македонска бригада“, покрај Тутунски комбинат, лево по бул. „Крушевска република“, преку бул. „Македонија“, па сè до раскрсницата кај Урбан парк/Железнички мост, односно помеѓу ул. „Јордан Мијалков“, ул. „Павел Шатев“ и ул. „Антон Попов“. Избраната рута се наоѓа на административните граници помеѓу Општина Центар, Општина Гази Баба, Општина Аеродром и Општина Кисела Вода и поврзува неколку важни урбани центри. Вкупната должина на истата изнесува 2,4 километри, а за потребите на истражувањето се избрани шест позиции долж истата, на меѓусебно приближно растојание од 400 метри, по претходна опсервација (**Мапа 1**). Избраните позиции се најфреквентните пешачки позиции, кои најчесто се позиционирани на границата помеѓу две

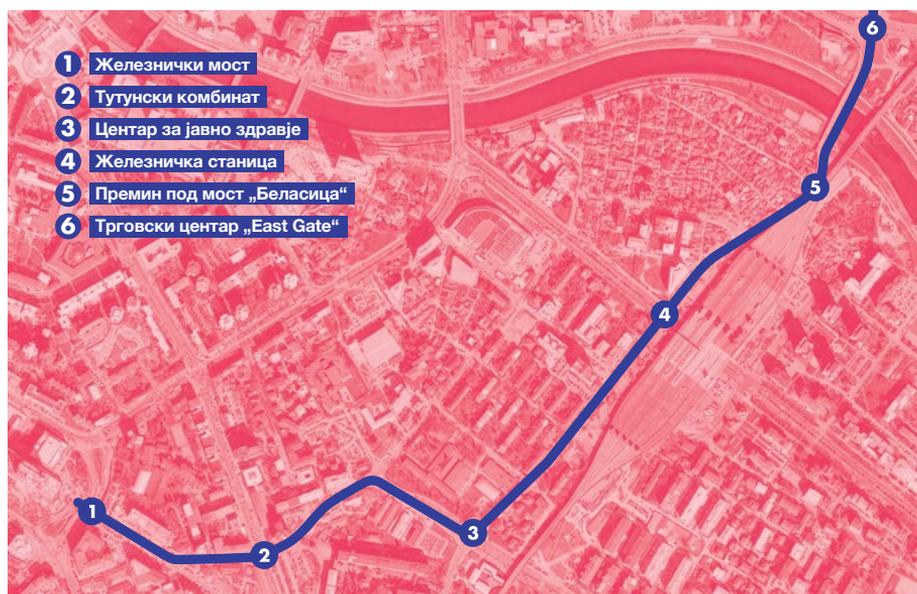
општини. Секоја позиција опфаќа најмалку два улични фронтони<sup>1</sup>, а онаму каде што има раскрсници, зависно од бројот на улици кои се вкрстуваат, од три до четири.

#### Мапа 1.

Пешачка рута со обележани позиции за мерење на присуство на луѓе (1-6).

Извор:

Google Earth, 2026



Мерењата се поделени во три фази, каде што секоја од фазите нуди сознанија за одреден аспект кој придонесува кон чувството на безбедност. Па така, првата фаза има за цел да даде приказ за просторните особености долж двата улични фронтони (првата вертикална бариера) на избраната рута кои директно или индиректно влијаат на доживувањето, а следствено и на чувството на безбедност (Образец 1, стр. 55). Втората фаза има за цел да даде приказ за степенот на човечко присуство, како и типот на кориснички активности на секоја од избраните позиции и предвидува мерења во четири интервали од денот, во најмалку два дена од неделата од кои барем еден е за викенд (сабота/недела) (Образец 2, стр. 56). Третата фаза се фокусира на субјективното доживување на набљудувачот и има за цел да препознае критични точки кои претходните мерења не ги откриваат или не ги откриваат во целост. Се заснова на т.н. „безбедносни прошетки“ (Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025) со три возрасни групи жени (18-30, 30-45 и 45+ години) кои за време на прошетките ги документираат своите доживувања, на начин кој им е најлесен, односно најинтуитивен.

<sup>1</sup> Фасадната рамнина која што директно излегува на улицата и ја формира нејзината просторна рамка (Cullen, 1961).

На две од шест позиции, кои со претходните анализи покажале суштински просторни недостатоци, учесничките пополнуваат прашалник (**Образец 3, стр. 57**), преку кој даваат и структурирана оценка на просторот. На крајот од секоја прошетка, се сумираат искуствените впечатоци на учесничките и се забележуваат.

## 2.1 Начин на спроведување на мерењата

Методологијата за мерење и оценка на безбедноста на жените во јавните простори има за цел да даде јасен приказ за тоа како физичките особености на еден простор може да придонесат кон зголемување или намалување на чувството на безбедност кај жените-кориснички. Со цел да се добие конзистентност и споредливост на податоците долж целата избрана рута, мерењата беа спроведени во исти или слични временски услови, односно во периоди кога временските прилики (сончево/пријатно време) не претставуваат дополнителен ограничувачки фактор за пешачкото движење. Овој избор е направен со цел да се минимизира влијанието на надворешни варијабли врз пешачката динамика и да се овозможи валидна споредба меѓу шесте позиции долж рутата во времетраење од по 15 минути. На тој начин, разликите во присуството, движењето и перцепцијата на безбедност можат да се припишат пред сè на просторните и инфраструктурните карактеристики, наместо на моменталните временски услови. Истовремено, важно е да се нагласи дека неповолните временски услови (на пр. дожд, снег, екстремна жештина) можат дополнително да ги нагласат постојните инфраструктурни недостатоци и безбедносни ризици, особено за одредени групи жени, како повозрасни жени, жени со попреченост, мајки со колички и сл. Во таа смисла, ваквите услови претставуваат релевантна аналитичка димензија сама по себе. За да се минимизира субјективноста во мерењето во првата и втората фаза, обрасците содржат јасни и недвосмислени насоки за како да се врши истото, без да им биде потребна дополнителна опременост или обука на набљудувачките.

## 2.2 Методолошки ограничувања и предизвици

Во првата фаза од истражувањето, фактори кои може да придонесат за разлики во мерењето се пред сè градежните активности, кои се со времен карактер и кои најчесто го окупираат пешачкиот простор и со тоа

го отежнуваат пешачкото движење. Истовремено, обврската за заштита и обезбедување на градилиштето, придонесува за времено затворање на уличниот фронт, најчесто со непорозни вертикални бариери и поради тоа во моментот на мерењето таквите фронтови ќе се третираат како неактивни, иако по завршувањето на градежните активности, во приземјето, може да се појават комерцијални или деловни содржини.

Во втората фаза од истражувањето, најголемо влијание врз наодите може да имаат временските услови, како и квалитетот на амбиенталниот воздух. Со цел да се избегнат разлики во резултатите, односно да се добие конзистентен наод, мерењата беа направени во месец ноември 2025 година, во денови без значителни температурни разлики, временски услови и кога квалитетот на амбиенталниот воздух не отстапуваше од дозволените граници. Разлики во мерењата може да се појават доколку мерењата се прават во друго годишно време, кога има поекстремни температурни разлики, а следствено на тоа и услови кои влијаат кон зголемување или намалување на пешачкото движење.

Во третата фаза од истражувањето, најголемо влијание врз наодите може да има субјективноста на учесничките и варијабилноста на нивното индивидуално доживување на просторот, која може да се менува во зависност од претходни искуства, моментална психофизичка состојба, чувство на сигурност, како и степенот на познатост на локацијата. Дополнително, самиот формат на прошетките може да создаде разлики во резултатите поради групната динамика и присуството на други учеснички, што може да го намали или да го засили чувството на безбедност во споредба со секојдневното самостојно користење на просторот. Разлики може да произлезат и од контекстуални фактори кои тешко се контролираат, како промени во осветлувањето, бучавата, сообраќајниот интензитет или случајни настани на терен, како и од различните начини на документирање на впечатоците, што може да влијае врз степенот на деталност и споредливост на податоците меѓу прошетките и возрасните групи. Исто така, важно е да се нагласи дека групите броеја од 5 до 13 учеснички, па според тоа не би можеле да ги наречеме репрезентативни за пошироката популација. Меѓутоа, репрезентативноста не е клучна цел на безбедносните прошетки како методолошка алатка, односно нивната вредност е во партиципативноста и квалитативните увиди што ги уважуваат живеаните искуства и отелотвореното, просторно знаење на различни групи на жени, коишто често остануваат невидливи во квантитативните истражувања.

Понатаму, истражувањето не содржи диференцирана анализа на специфични групи на жени, како што се ЛГБТ+ жените, мајките со мали деца, жените во својство на негувателки, жените со попреченост или жените од различна етничка припадност. Ваквото методолошко позиционирање се должи на целта истражувањето да ја испита перцепцијата на безбедност кај различни возрастни групи жени како поширока, нормативно присутна категорија кориснички на јавниот простор, со цел да се добие основна компаративна рамка. Со нејзино понатамошно методолошко прилагодување, оваа рамка може да ги доистражи искуствата и перцепциите на жените во специфични и/или маргинализирани животни и социјални поставености, со што би се добил подлабок увид во интерсекциската димензија на инфраструктурните условености на безбедноста на јавните простори. Важно е да се нагласи дека при мерењата, проценката за присуството и движењето на жени и девојки наспроти мажи и момчиња се однесува на личното толкување на родовата експресија на минувач(к)ите врз основа на физички карактеристики како облека, телесен израз и движење. Како таква, препознаваме дека оваа проценка е по својата природа субјективна и социјално условена и не инсистира на усогласеност со родовиот идентитет и самоперцепцијата на минувач(к)ите. Дополнително, иако препознаваме дека во категоријата жени припаѓаат и транс жени, исто како што во категоријата мажи имаме и транс мажи, динамиката на движење на трансродовите лица не смееме да ја изедначиме со динамиката на движење на цисродовите лица. За жал, детален преглед на присуството и корисничките активности на оваа маргинализирана група е надвор од опсегот на овие мерења.



# КЛУЧНИ НАОДИ ОД ИСТРАЖУВАЊЕТО

Истражувањето беше спроведено во периодот од 1 октомври 2025 година до 31 јануари 2026 година. Првата фаза, односно анализата и оценката на физичките особености на избраната рута, беше спроведена во текот на месец октомври 2025 година. Во текот на месец ноември беа направени вкупно 48 теренски мерења, согласно утврдената методологија. Во периодот од декември 2025 до јануари 2026 беа организирани три групни прошетки со три различни возрастни групи и тоа: од 18 до 30 години, од 30 до 45 години и над 45 години. Заради конзистентност во доживувањето, сите групни прошетки беа организирани во неработен ден (сабота), во периодот од 12 до 14 часот, во слични временски услови.

### 3.1. Инфраструктурни предизвици

Во првата фаза од анализата на просторните особености на избраната рута, фокусот беше на проценка на застапеноста на т.н. „активни фронтони“<sup>2</sup> во приземјето на објектите кои го дефинираат уличниот фронт. Активните фронтони се важна алка во проценката, но и перцепцијата, за безбедност на еден јавен простор, бидејќи придонесуваат кон зголемена осветленост, човечко присуство и раздвиженост. Анализите покажуваат дека и покрај тоа што станува збор за централна рута, која поврзува значајни урбани центри и преку која се среќаваат четири од десет скопски општини, и тоа: Центар, Кисела Вода, Аеродром и Гази Баба, активните фронтони во голема мера изостануваат. Имено, доколку се земе предвид фактот дека должината на рутата е 2,4 километри, тоа значи дека вкупната должина на улични фронтони во приземје, долж двете страни, изнесува 4,8 километри.

**Од вкупната должина на уличните фронтони, во само 12% или 590 метри се забележува комерцијална или деловна активност во приземјето.** Но и покрај постоењето на активни фронтони во дел од објектите за колективно домување, пристапот до истите, долж оваа рута, најчесто е отежнат, поради огромните паркинг површини или празни, неуредени простори позиционирани непосредно пред приземјето (**Фотографија 1, 4 и 5**). Во 46% од мапираните активни фронтони, активниот фронт се наоѓа на дистанца поголема од 5 метри од тротоарот, каде што помеѓу површината за пешачко движење и приземјето на објектот се позиционирани паркинг површините. Забележаните дистанци од тротоарите до активните фронтони варираат од 8,5 метри па сè до 44 метри. Овој, навидум порозен, просто-

---

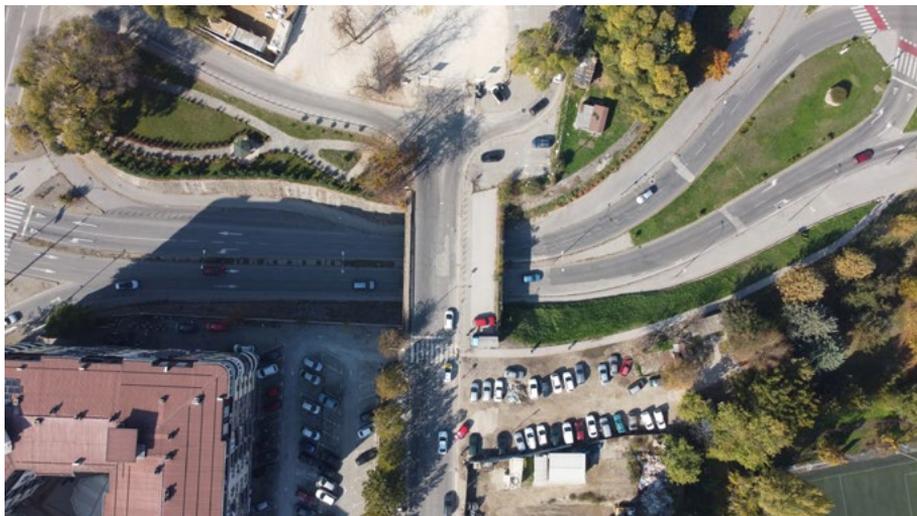
<sup>2</sup> Активен уличен фронт подразбира приземја со јавни содржини, транспарентни фасади и непречен контакт со улицата, што придонесува за социјална интеракција и перципирана безбедност (Jacobs, 1961).

рен слој во целост го намалува позитивниот ефект на активните фронтови. Уште повеќе, придонесува за зголемување на чувството на небезбедност, токму поради отежнатата видливост и мртвите агли.

**Фотографија 1.**

Паркинг во непосредна близина на Железнички мост.

Автор: Павел Вељаноски, ноември 2025



Но безбедноста на пешачкото движење не е детерминирана само од активните фронтови. Еден од најважните индикатори за безбедно пешачко движење е соодветната широчина на пешачките површини, односно тротоари, како и континуираната нивелета<sup>3</sup> долж пешачките површини, која овозможува непречено движење на лица кои користат помагала при движењето, на родители со деца во количка и сл. Па така, во должина од 729,5 метри од 4,8 километри или вкупно 15% воопшто нема тротоари или има недоволно широки површини за пешачко движење (Фотографија 2). Во должина од 256,5 метри (5%) има предвидено површина за пешачко движење, но истата не е соодветно уредена, што ја прави небезбедна за користење. **Вкупно 20% од целокупната рута е несоодветна за пешачко движење.** Континуирана нивелета долж пешачките површини не постои (Фотографија 3), со што пешачкото движење на лицата со ограничена мобилност, но и на родителите со мали деца во колички, а најчесто жени, е значително отежнато, а на места и невозможно без притоа да се ризикува сопствената безбедност.

---

**3** Нивелета претставува висинска разлика помеѓу две хоризонтални површини (пр. улица и тротоар). Континуирана нивелета подразбира површина долж која нема нагли висински разлики (пр. оборени рабници помеѓу улица и тротоар).



**Фотографија 2.**  
Недоволна широчина  
на површините за  
пешачко движење  
во близина на  
Железнички мост.

Авторка: Милка  
Докузова, ноември  
2025



**Фотографија 3.**  
Отсуство на  
континуирана  
нивелета долж бул.  
Трета македонска  
бригада

Авторка: Милка  
Докузова, ноември  
2025

Дополнително проблематично е велосипедското движење. Долж избраната рута, во двата правци, **вкупната должина на изведени и соодветно обележани велосипедски патеки е само 180 метри од 4,8 километри или 3,75% од вкупната инфраструктура**. И покрај тоа, според мерењата, користењето на велосипед како начин на движење низ градот, сепак е присутен. Посебно е изразено користењето на велосипед како превозно средство на потегот Аеродром – Центар и Кисела Вода – Центар. Недостигот на соодветна, континуирана и безбедна велосипедска инфраструктура се коси со заложбите и мерките дефинирани во официјалните документи на Град Скопје. **Планот за унапредување на велосипедскиот сообраќај 2019-2021** (Град Скопје, 2019) е последниот официјален документ за развој на велосипедската мрежа и подобрување на условите за велосипедско движење, донесен од Советот на Град Скопје, со кој е предвидена и реконструкција на велосипедските и пешачките патеки на дел од рутата која е предмет на анализа на ова истражување (Град Скопје, 2019, стр. 7), додека за дел од нив, како што е потегот од Тутунски комбинат до Центар за јавно здравје, стои дека веќе се реконструирани, иако на терен не се гледа јасно издвоена велосипедска инфраструктура долж целата рута (**Фотографија 5**). Долж бул. „Трета македонска бригада“ постои проширување на тротоарите, но не постои никаква хоризонтална сигнализација која укажува на тоа дека дел од таа широчина е наменета за велосипедско движење (**Фотографија 3 и 4**).

#### Фотографија 4.

Неуредени или делумно уредени јавни површини на раскрсницата помеѓу бул. „Трета македонска бригада“ и ул. „Никола Карев“ (Центар за јавно здравје).

Автор: Павел Вељаноски, ноември 2025





**Фотографија 5.**

Раскрсница помеѓу бул. „Македонија“ / бул. „Крушевска Република“ и ул. „11 Октомври“ (Тутунски комбинат).

Автор: Павел Вељаноски, ноември 2025

Истовремено, велосипедската, но и пешачката инфраструктура се третира и во други стратешки документи, меѓу кои се **Локалниот еколошки акционен план (ЛЕАП 3) на Град Скопје 2020-2026** (Град Скопје, 2020) и **Стратегијата за безбедност на сообраќајот на патиштата во градот Скопје 2023-2027** (Град Скопје, 2023), каде велосипедската мобилност е препознаена како составен дел од пошироките политики за пристапност, безбедност и одржлива урбана трансформација. Дополнително, Град Скопје секоја година донесува и годишни програми за изградба, одржување и реконструкција на сообраќајници, пешачки и велосипедски патеки, кои претставуваат оперативна рамка за реализација на ваквите заложби, но во пракса нивната имплементација често останува фрагментирана и недоволна. Во октомври 2024 година, Здружението за одржлив развој и заштита на животната средина „БИДИ ЗЕЛЕН“ изготви Предлог правилник за планирање, проектирање, изградба и одржување на велосипедска инфраструктура, кој беше доставен до Министерството за транспорт. Во септември 2025 година, Министерството за транспорт соопшти дека во соработка со граѓанскиот сектор е подготвен предлог-текст и дека донесувањето на правилникот се очекува „во текот на следниот период“ (Министерство за транспорт, 2025), но до јануари 2026 истиот сè уште не е јавно евидентиран како формално усвоен и објавен во службена постапка.

Имајќи го предвид податокот дека **65,5% од корисниците на јавен превоз во Скопје се жени, наспроти 27,7% од жените кои се возачи, од кои само 18% поседуваат сопствен автомобил** (Реактор, 2022; Бојчевска Митревска, Димитрова и Лазова, 2025), може да се заклучи дека **жените во поголема мера се потпираат на јавниот превоз (кога е достапен) и на пешачење како примарни форми на секојдневна мобилност**. Оттука,

како почести кориснички на јавниот простор и јавните површини, жените се изложени на инфраструктурните недостатоци во поголем обем, споредено со мажите. Овој заклучок дополнително го потврдуваат и податоците на Државниот завод за статистика (2022), според кои **на територијата на Град Скопје 57,5% од вкупниот број лица кои се движеле пеш биле жени**. Во однос на користењето на велосипедот како превозно средство, **само 38% од жените во Скопје се изјасниле дека се движат со велосипед, споредбено со 62% од мажите** (ДЗС, 2022), статистика која ја потврдија и мерењата од втората фаза на истражувањето. Со оглед на тоа што жените почесто пешачат и користат јавен превоз, **инфраструктурните слабости не се родово неутрални**, туку создаваат нееднаква изложеност на ризик и ограничувања во секојдневното движење. Токму затоа, оценката на инфраструктурните услови долж избраната рута е клучна за разбирање на факторите кои ја обликуваат перцепцијата на безбедност, како и реалната пристапност до јавниот простор.

Во тој контекст, анализата на инфраструктурните услови долж избраната рута покажува дека клучните просторни предуслови за чувство на безбедност, особено кај жените, се значително нарушени. Генералното отсуство на активни фронтови во приземјата, како и присуството на големи паркинг-површини помеѓу активните фронтови (онаму каде што просторно фигурираат) и тротоарот создаваат мртви агли и намалена видливост, со што се губи ефектот на „природно набљудување“, кој директно влијае врз перцепираната сигурност. Истовремено, несоодветната широчина и отсуството на континуирана нивелета на тротоарите ја прават рутата ризична и исцрпувачка за пешачење, при што најпогодени се лицата со ограничена мобилност и родителите со колички, односно групи каде жените се непропорционално позастапени во однос на секојдневните грижи и мобилност. Недоволно развиената велосипедска инфраструктура дополнително ги ограничува изборите за безбедно движење. Иако постојат стратешки документи и заложби за подобрување на пешачката и велосипедската инфраструктура, теренските наоди укажуваат на јаз помеѓу планирањето и реализацијата, како и на потреба безбедноста да се третира не само како сообраќајно, туку и како родово прашање.

Во тој контекст, оваа рута функционира како пример за тоа како **инфраструктурните недостатоци директно ја намалуваат пристапноста, ја зголемуваат ранливоста и го ограничуваат правото на жените на слободно, непречено и безбедно користење на јавниот простор**, особено во периоди со намалена раздвиженост и осветленост.

## 3.2. Специфични тематски наоди

Специфичните наоди се однесуваат на просторните карактеристики кои беа идентификувани како директно поврзани со корисничките трендови на секоја од шесте позиции на кои беа спроведени мерењата. Во продолжение, наодите се организирани тематски, при што секоја тематска целина обработува одредена проблематика што може да се појави на една или повеќе локации, но не е нужно присутна на сите позиции или не е присутна со ист интензитет. **Овој дел ги синтетизира инфраструктурните наоди, резултатите од локациските мерења и искуствените сознанија добиени преку групните прошетки, со цел да се прикаже на кој начин просторните карактеристики влијаат врз корисничките обрасци и перцепцијата на безбедност низ денот.**

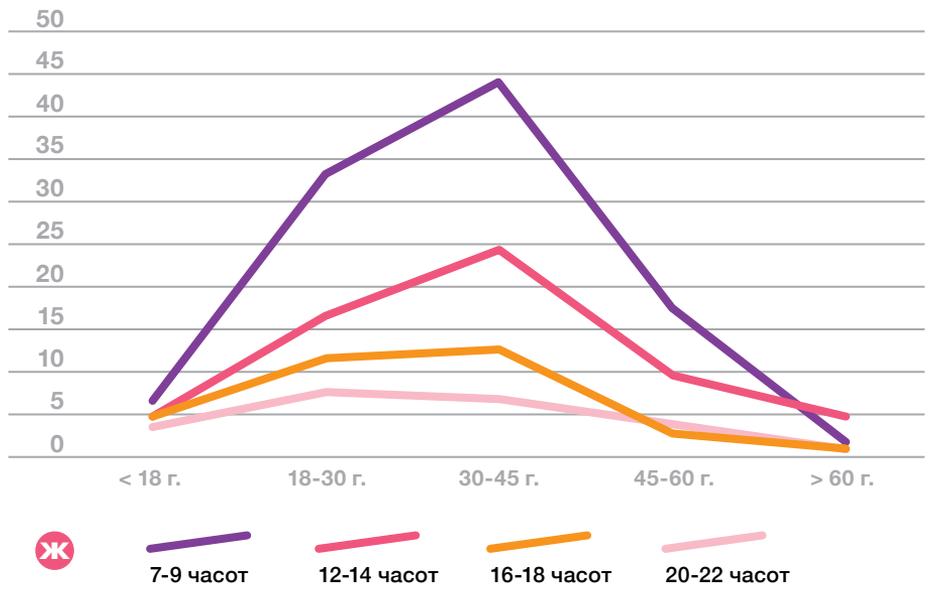
### Каде, кога и како се движат жените?

За разлика од претходниот дел кој се фокусираше на инфраструктурните предуслови за безбедност, овој дел ја анализира социјалната динамика на две позиции долж избраната рута, кај кои за време на мерењата беа забележани специфични социо-просторни особености, кои отскокнуваат од останатите четири позиции. Преку споредбена анализа на временските интервали, родовата структура и формите на групирање, се идентификуваат обрасци на селективно користење на јавниот простор, особено во вечерните часови. Фокусот е ставен на отсуството, групирањето и изборот на начин на движење како индикатори за перципирана безбедност и просторна автономија.

Една од позициите која беше опфатена со анализата е Железничкиот мост, односно надвозникот над раскрсницата помеѓу улиците „Јордан Мијалков“, „Павел Шатев“ и „Антон Попов“. Овој простор функционира примарно како транзитна зона, со особено висока фреквенција на движење во утринските и попладневните часови. Сепак, **во вечерните часови се издвојува еден конзистентен образец – отсуство на самостојно движење на жени.** Особено забележително е вечерното отсуство на жените на возраст од 30 до 45 години, група која во сите други временски интервали во кои беа извршени мерењата бележи застапеност од 65% од вкупниот број на жени забележани во текот на сите мерења. Понатаму, **жените, но и мажите над 60 години во целост отсуствуваат како кориснички групи во вечерните часови (Графикон 1, 2, 3, 4),** независно од тоа дали станува збор за работен или неработен ден.

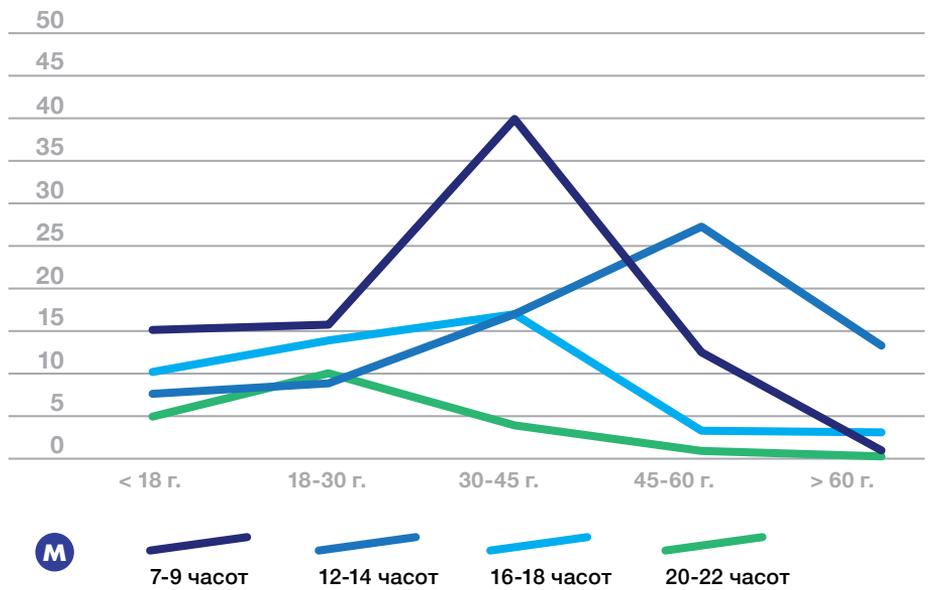
**Графикон 1.**

Вкупен број на **минувачки во работен ден** на позицијата „Железнички мост“ поделени по возраст и временски интервал



**Графикон 2.**

Вкупен број на **минувачи во работен ден** на позицијата „Железнички мост“ поделени по возраст и временски интервал

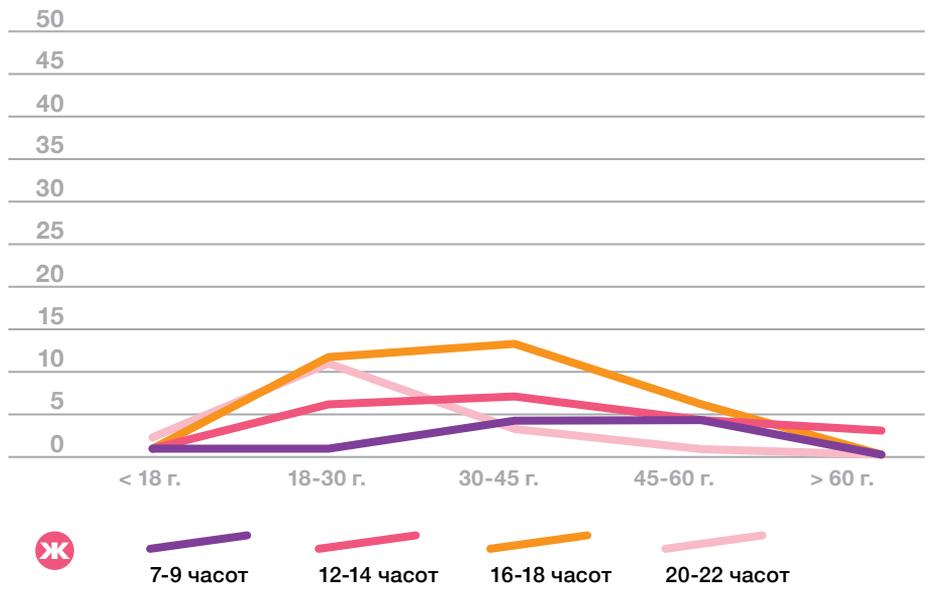




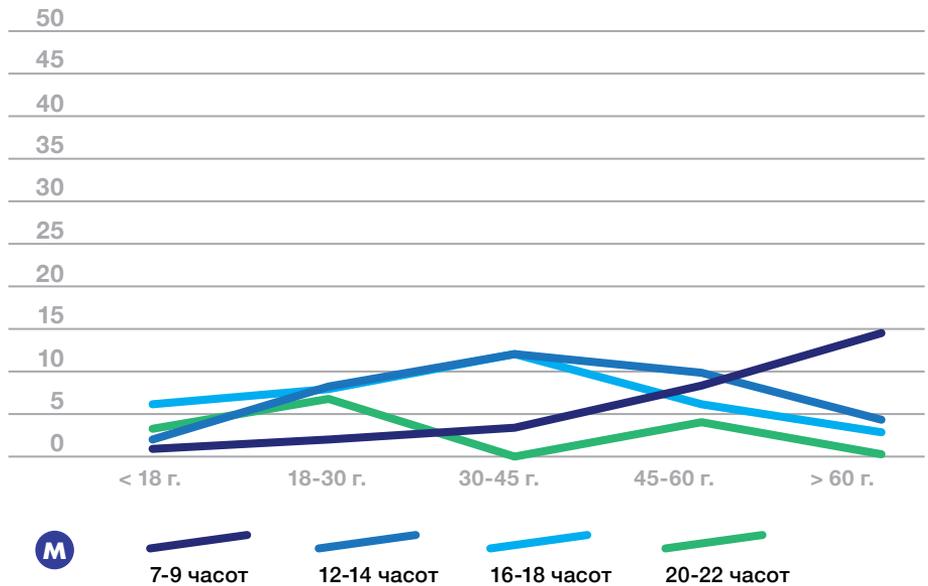
**Графикон 3.**  
Вкупен број на минувачки и минувачи на возраст над 60 години во работен ден на позицијата „Железнички мост“ поделени по временски интервал

За споредба, во утринските часови (7-9 часот), во неработните денови, мажите над 60 години се јавуваат како најдоминантна возрастна група, со вкупна застапеност од 50% од сите возрастни групи на мажи, при што најчесто се движат со велосипед (Графикон 5). Жените од истата возрастна група, во истиот временски интервал, повторно отсутствуваат (Графикон 6), што укажува на постоење на социо-просторна динамика која може да е условена со родовата распределба на домашните обврски, каде што мажите се задолжени за обврските надвор од домот, додека на жените им припаѓаат обврските во домот. Од друга страна, ова отсуство може да се интерпретира и како резултат на слабата достапност на јавен превоз, неповолни услови за пешачко и велосипедско движење кај оваа возрастна група или присуство на фактори кои ја намалуваат перцепцијата на безбедност, како што потврдуваат истражувањата (Yuan et al., 2023). Овие наоди упатуваат на потреба од понатамошно разгледување на причините за селективното користење на просторот, особено во однос на бариерите кои ја ограничуваат мобилноста на постарите жени.

**Графикон 4.**  
Вкупен број на **минувачки во неработен ден** на позицијата „Железнички мост“ поделени по возраст и временски интервал



**Графикон 5.**  
Вкупен број на **минувачи во неработен ден** на позицијата „Железнички мост“ поделени по возраст и временски интервал





**Графикон 6.**  
Вкупен број на минувачки и минувачи на возраст над 60 години во неработен ден на позицијата „Железнички мост“ поделени по временски интервал

Во однос на конкретните локациските особености, кои може да влијаат врз корисничкото искуство, присуството на див паркинг од едната страна и тешко прегледен паркинг и градилиште, коешто го има узурпирано во целост тротоарот од другата страна, како и несоодветно означен пешачки премин, претставуваат директни ризици на кои се изложени сите кориснички групи. Неосветлениот паркинг и отсуството на активни фронтови, дополнително го зголемува чувството на небезбедност и може да привлече сомнителни групирања, посебно во вечерните часови, што беше забележано и за време на мерењата во просторот околу дивниот паркинг и градилиштето. Движењето и кај пешаците и кај велосипедистите доминантно се одвива во попречниот правец, нагласувајќи ја потребата од безбедна пешачка и велосипедска врска помеѓу двете општини – општина Кисела Вода и општина Центар (**Фотографија 6**). Во овој контекст, слабо обележаниот пешачки премин на мостот, кој го користат двете групи, заедно со недоволната осветленост, дополнително го намалуваат нивото на безбедност на овој сегмент. Само за време на мерењата беа забележани неколку инциденти, каде што директно беше загрозувана безбедноста на пешаците и велосипедистите кои поминуваа на пешачки премин од возилата кои се движееа долж мостот.

### Фотографија 6.

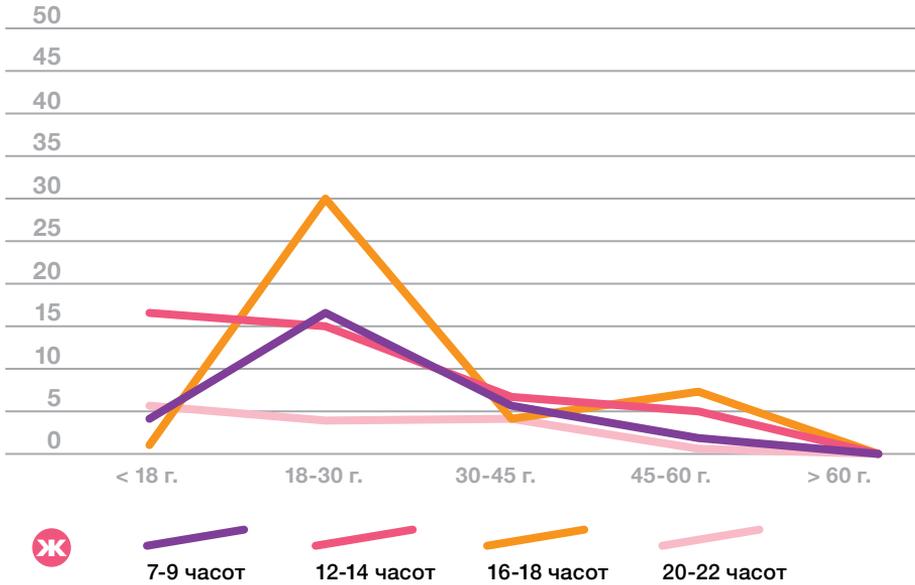
Пешачки премин преку Железнички мост.

Авторка: Милка Докузова, ноември 2025

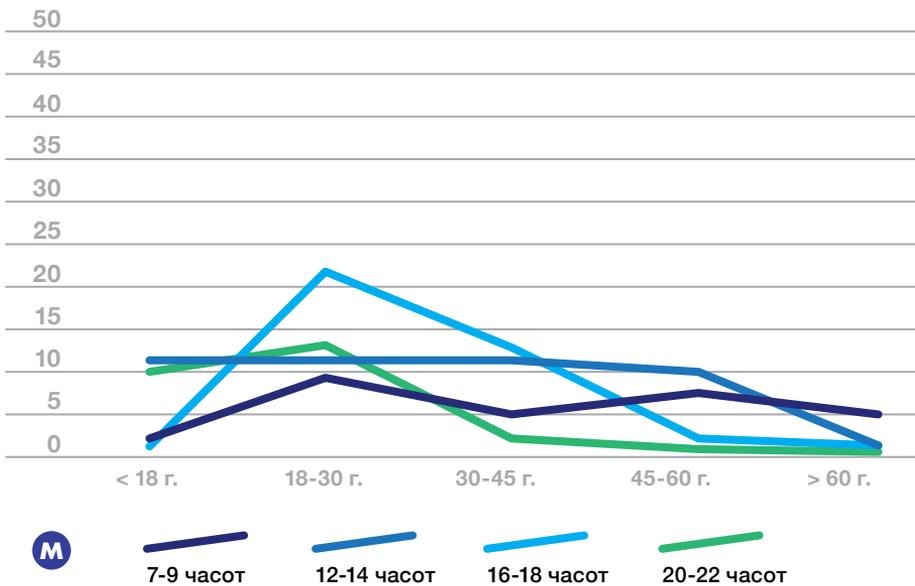


Втората позиција, која беше предмет на анализа, е пешачката патека во продолжение на мостот Беласица, која се движи паралелно под Железничката станица. Ова е единствената пешачка рута која го поврзува трговскиот центар East Gate, комплексот факултети при УКИМ и Природно-математичкиот факултет со Железничката станица. Оттука, најзастапени возрастни кориснички групи и кај мажите и кај жените во работен ден се оние под 18 години и од 18 до 35 години, односно учениците и студентите (Графикон 7, 8). Но и покрај тоа што мерењата укажуваат на навидум пропорционална застапеност на мажи и жени како корисници на оваа пешачка рута во првите три временски интервали (7-9, 12-14 и 16-18 часот), разликите во корисничките искуства се јавуваат токму навечер, односно во периодот помеѓу 20 и 22 часот (Графикон 9). Во работен ден, во овој интервал, жените беа застапени со 36%, додека мажите беа застапени со 64% од вкупниот број минувачи. **Од овие 36%, со исклучок на една жена од возрастната група 45-60 години, сите останати се движееа во пар (жена-жена, жена-маж) или група (>2).** Статистиката за движењето во истиот временски интервал, но за викенд, е нешто поразлична во однос на родовата застапеност, со тоа што вкупната застапеност на жените-кориснички на оваа пешачка рута била 45%, додека мажите биле застапени со 55% (Графикон 10, 11, 12). **Но и покрај поголемата застапеност, сите жени, без исклучок, во овој период се движееа во пар, а најчесто жена-жена.** Ваквото групирање, несомнено укажува на перципирана небезбедност

долж оваа рута и покрај тоа што просторот е добро осветлен и партерот е соодветно уреден, на начин да не претставува пречка за пешачкото и велосипедското движење. Сепак, чувството на небезбедност може да се поврзе со отсуството на содржини кои би генерирале подолго задржување и континуирано присуство на луѓе, надвор од секојдневното транзитирање.



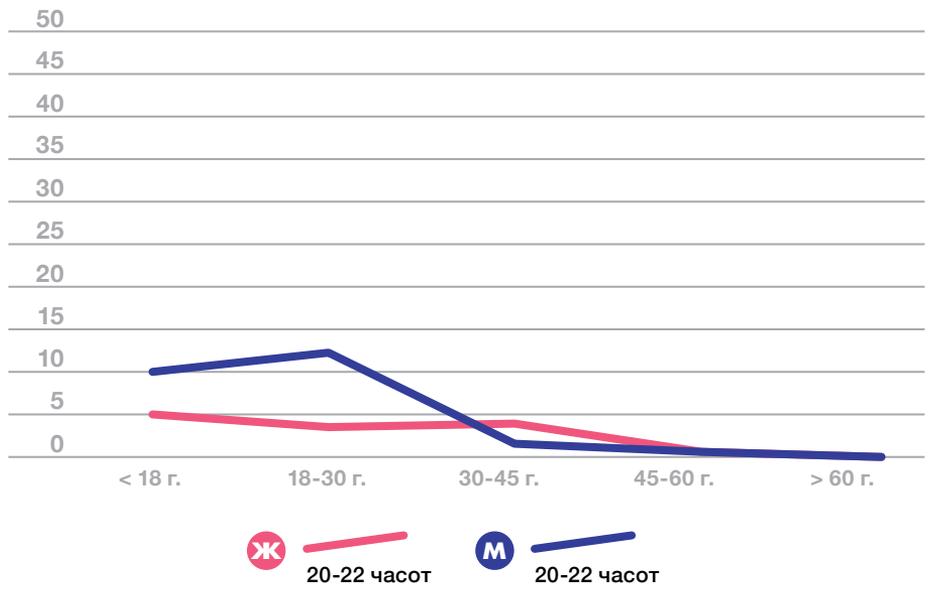
**Графикон 7.**  
Вкупен број на **минувачки во работен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ поделени по возраст и временски интервал



**Графикон 8.**  
Вкупен број на **минувачи во работен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ поделени по возраст и временски интервал

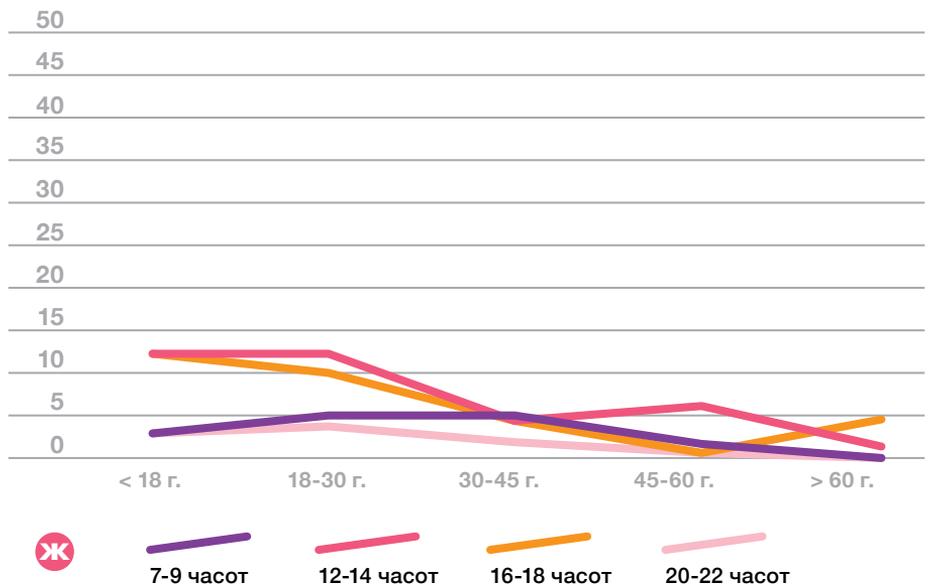
**Графикон 9.**

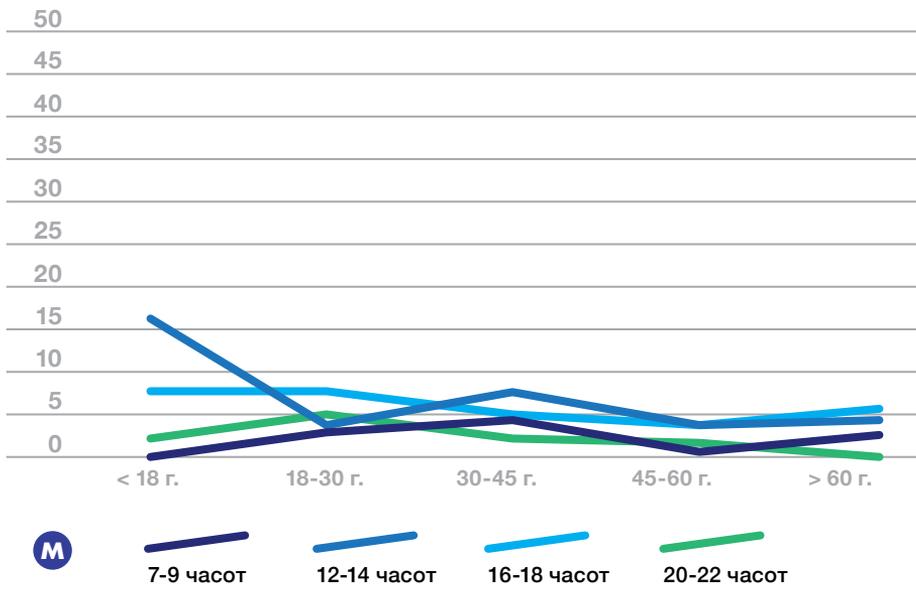
Вкупен број на **минувачки и минувачи во работен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ во временскиот интервал од 20-22 часот, поделени по возраст



**Графикон 10.**

Вкупен број на **минувачки во неработен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ поделени по возраст и временски интервал





**Графикон 11.**  
Вкупен број на **минувачи во неработен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ поделени по возраст и временски интервал



**Графикон 12.**  
Вкупен број на **минувачки и минувачи во неработен ден** долж преминот под пругата на Железничка станица/ ул. „Беласица“ поделени по временски интервал

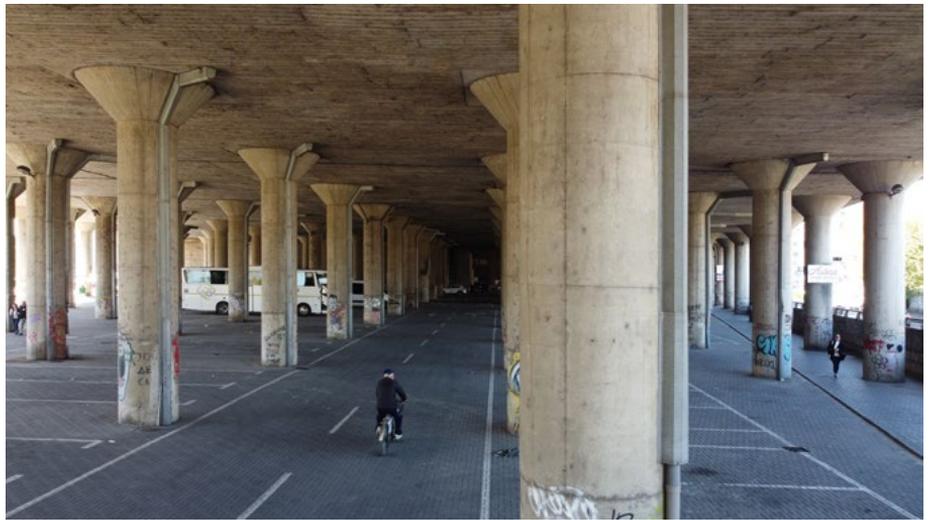
Единствената активност во непосредната околина е чуварската служба на паркинг просторот каде што се паркираат меѓуградските автобуси и службените возила (Фотографија 7). Спорадичното присуство на луѓе, настрана од оние кои транзитираат, е тесно поврзано со оваа активност, односно генерално станува збор за мажи од возрасната група 45-60 години. Дополнително, денивелацијата на просторот во однос на ул. „Беласица“ придонесува за перцепција на просторна изолираност, која се засилува и поради високите потпорни ѕидови кон улицата што ја ограничуваат прегледноста и видикот од едната страна (Фотографија 8).

**Фотографија 7.**

Премин под пругата на Железничка станица.

Автор:

Павел Вељаноски,  
ноември 2025



**Фотографија 8.**

Вертикална бариера помеѓу преминот под пругата на Железничка станица и ул. „Беласица“.

Автор:

Павел Вељаноски,  
ноември 2025



Во рамки на групните прошетки **(Фотографија 6)** со најзастапена категорија на жени-кориснички на оваа рута (18-30 години), 3 од 11 кориснички изјавиле дека ја користат оваа рута секојдневно во недостиг на алтернативна рута и доколку би можеле да бираат, не би ја избрале, поради тоа што не се чувствуваат безбедно, особено во вечерните часови. Останатите се изјаснија дека ја користат повремено кога се движат кон трговскиот центар East Gate, но дека и во тој случај, најчесто се движат во пар или група. Кога се движат сами, бираат да зборуваат на мобилен телефон (Бојчевска Митревска, Димитрова, Лазова, 2025). **Возрасната група на жени над 60 години, воопшто не беше забележана на овој потег, во работен ден, во било кој временски интервал.** Во неработните денови, односно за викенд, беше забележана слаба раздвиженост кај оваа група во периодот од 12 до 18 часот, со тоа што жените биле застапени со вкупно 35% од вкупниот број на минувачи од оваа возрасна група (60+), додека мажите биле застапени со 65%, најчесто на велосипед, што не е случај и со жените, кои претежно се движеле пешки. Во вечерните часови не е забележано присуство на ниту една од овие две возрасни групи на оваа локација.

## Скопје – велоград за мажи?

Воочливи разлики во однос на родовата распределба при користењето велосипед како превозно средство беа забележани на позициите 2 и 3. Станува збор за раскрсницата помеѓу бул. „Македонија“ и ул. „11 Октомври“, особено во правецот Кисела Вода – Центар (Тутунски комбинат) и обратно, како и раскрсницата помеѓу бул. „Трета македонска бригада“ и ул. „Никола Карев“, во правец Аеродром – Центар (Центар за јавно здравје) и обратно **(Мапа 1)**. На релацијата Кисела Вода – Центар **(Фотографија 5)**, 8 од 10 велосипедисти биле мажи, додека на релацијата Аеродром – Центар **(Фотографија 4)** оваа разлика е нешто помала, односно 7 од 10 корисници на велосипед биле мажи. Овие односи се забележани независно од денот и времето на мерењата. Ваквите согледувања се во согласност и со официјалните податоци за учеството на жените наспроти мажите во сообраќајот, во категоријата велосипедисти (Државен завод за статистика, 2022). Сепак, за поцелосно разбирање на причините поради кои жените поретко го избираат велосипедот како превозно средство, потребни се дополнителни истражувања и контекстуални анализи кои ќе ги вклучат инфраструктурните, безбедносните и социо-културните фактори.

Во разговор со учесничките од возрасната група 18-30 години, на прашањето дали би користеле велосипед како превозно средство долж избраната рута **сите учеснички, без исклучок, се изјаснија негативно.** Како

главна причина беше наведена **небезбедната инфраструктура**, односно отсуството на соодветно планирани и изведени велосипедски патеки. Дополнително, **недоволно безбедната инфраструктура, ниската сообраќајна култура и зачестените сообраќајни несреќи во изминатата декада**, уште повеќе ги обесхрабруваат жените да го користат велосипедот како превозно средство. Слични перцепции имаа и учесничките од возрастната група 30-45 години. Една од учесничките од оваа возрастна група престанала да го користи велосипедот како превозно средство откако станала мајка, а како главна причина ја посочи зголемената свесност за ризиците на кои би била изложена во сообраќајот. Воедно, ги посочи и **ограничувањата во однос на користењето на јавниот превоз како родител со дете**, посебно додека детето е мало и чиешто движење е условено од детска количка. И покрај тоа што активно го користела јавниот превоз во Скопје пред да стане мајка, откако станала мајка – јавниот превоз ѝ станал недостапен. Неусогласените висински разлики помеѓу тротоарите и влезот во автобусите, како и непостоењето на издвоен и безбеден простор за родители со деца во рамки на автобусите ја натерало да се потпре на автомобилот како единствена безбедна опција за движење низ градот. Друга учесничка од истата возрастна група, која сега живее во Куманово, но работи во Скопје, ги посочи ограничувањата на меѓуградскиот превоз како образложение зошто не користи велосипед во Скопје. И покрај тоа што активно возела велосипед додека живеела во Скопје, нејзината мобилност сега е ограничена на меѓуградскиот и градскиот јавен превоз токму поради тоа што нема како да го пренесе велосипедот. **Ограничувањето да се користат комбинирани превозни средства** укажува на сериозен превид во стратешкото планирање и недоволна интеграција помеѓу различните транспортни системи, при што отсуството на можност за пренос на велосипед во меѓуградскиот превоз директно ја ограничува одржливата и флексибилна мобилност на корисниците.

Овие забележувања се во согласност со пошироките научни сознанија дека родовиот јаз во велосипедскиот сообраќај најчесто е поврзан со **перцепцијата на ризик и безбедноста на инфраструктурата**, при што жените во просек покажуваат повисока аверзија кон ризикот и поставуваат повисок праг на „прифатлива“ сообраќајна изложеност во споредба со мажите (Byrnes, Miller, & Schafer, 1999). Токму затоа, во средини каде што велосипедската инфраструктура е интегрирана во коловозните ленти, жените почесто го избегнуваат користењето велосипед и преферираат решенија со физички издвоена и континуирана велосипедска инфраструктура, што ја редуцира неизвесноста и конфликтните точки со возила (Aldred, Elliott, Woodcock, & Goodman, 2017; Emond, Tang, & Handy, 2009). Поновите истражувања, користејќи обемни податоци од апликацијата Strava за сле-

дење на велосипедски активности во 61 урбан центар низ САД, Обединетото Кралство, Италија и земјите од Бенелукс, дополнително ги потврдуваат овие наоди, покажувајќи дека **улиците со физички одвоена велосипедска инфраструктура имаат значително побалансиран родов сооднос на велосипедисти** (Battiston et al., 2023). Дополнително, споредбени анализи од скандинавските земји, каде што постои развиена и соодветно проектирана велосипедска инфраструктура, укажуваат дека родовиот јаз во користењето велосипед значително се намалува, до степен и да не постои, кога постојат јасно издвоени велосипедски патеки и соодветни сообраќајни мерки за заштита на велосипедистите (Emond et al., 2009; Garrard, Handy, & Dill, 2012). Во таа насока, негативните искази на учесничките од возрасната група 18-30 години може да се интерпретираат како рационална адаптација кон локалниот сообраќаен контекст, каде што недоволната инфраструктурна заштита и ниската сообраќајна култура ја зголемуваат перцепираната изложеност на ризик, особено кај групи кои генерално покажуваат поголема ориентација кон безбедносни практики како учеснички во сообраќајот, вклучително и како возачи (Cordellieri et al., 2024; World Health Organization, 2023).

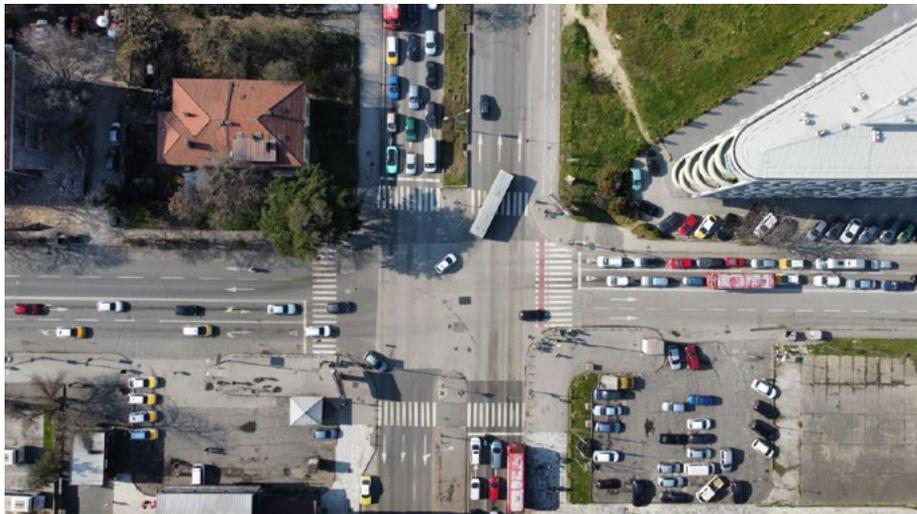
За споредба, позицијата 4 (**Фотографија 9**), односно раскрсницата помеѓу бул. „Кузман Јосифовски Питу“ и ул. „Никола Карев“ (Железничка станица), нуди сосема друга родова динамика во однос на изборот на превозно средство. Жените и мажите се приближно подеднакво застапени како корисници на велосипедот како превозно средство, но и како пешаци. Имајќи ги предвид претходно изложените наоди, првото најверојатно се должи на фактот дека на потегот Аеродром – Центар, кој поминува под железничката станица, има јасно издвоена велосипедска патека, нивелирана во однос на коловозната лента, што придонесува кон чувството за безбедност и воедно ги потврдува наодите на Battiston et al. (2023) дека родовиот аспект на корисниците тежнее кон балансираност тогаш кога велосипедската инфраструктура е јасно издвоена од автомобилскиот сообраќај.

### Фотографија 9.

Раскрсница помеѓу бул. „Кузман Јосифовски Питу“ и ул. „Никола Карев“ (Железничка станица).

Автор:

Павел Вељаноски,  
2025



## Кој се грижи и како се движи?

Во рамки на спроведените мерења на секоја од шесте позиции, беа забележани и формите на групирање (пар или група  $>2$ ), како и нивната родова и социјална структура (**Образец 2, стр. 56**). Кај мешаните групи се забележуваа и меѓусебните релации, доколку истите се очигледни, односно дали станува збор за семејства, група пријатели и слично. Па така, на сите шест позиции, во контекст на мешаното групирање, групата родители-деца, во работен ден (**Табела 1**) била застапена со вкупно 44% ( $n=15$ ) од сите мешани групи (34). Во неработен ден, од вкупно 47 мешани групи, родителите со деца биле застапени со 36% ( $n=17$ ). Во контекст на вкупниот број на минувачи, независно од групирањето, застапеноста на групата родители со деца била 1,7% во работен ден и 3,7% во неработен ден. Отсуството на родителите со деца во својство на пешаци упатува на **постоење на просторни и инфраструктурни бариери кои го обесхрабруваат пешачкото движење, за сметка на автомобилското**. Потребни се дополнителни мерења, но и структурирани интервјуа со оваа корисничка група со цел подобро да се разберат причините за нивното отсуство. Дополнително, парот баба-дете и дедо-дете во целост отсуствува од пешачката динамика во сите временски интервали и на сите локации. Исклучок се две забележувања на што пак се надоврзува на наодот дека жените над 60 години генерално отсуствуваат долж оваа рута.

Во работен ден, парот мајка-дете, на сите шест позиции, бил застапен со вкупно 60%, додека парот татко-дете со 40% од вкупниот процент на застапеност на групата родители-деца. Овие парови најчесто се движеле долж или преку Железнички мост во утринските и попладневни-

те часови, што согласно и локациските забележувања, кореспондира со одењето и враќањето од училиште – обврска која, согласно мерењата, во поголема мера е на товар на жените. Разликите во оваа динамика се уште повоочливи за викендите каде што парот мајка-дете е застапен со 75%, додека парот татко-дете е застапен со само 25%, што укажува на тоа дека жените се примарно одговорни за децата и во слободните денови, посебно во контекст на активности кои опфаќаат пешачко движење. Отсуството на парот татко-дете во својство на пешаци може да сугерира и друга социо-просторна динамика. Согласно последните јавно достапни податоци од Државниот завод за статистика (2022), мажите во својство на возачи, на територија на Скопје биле застапени со 66%, наспроти жените, кои биле застапени со 34% од вкупниот број на возачи. Овој податок укажува на тоа дека мобилноста на мажите е тесно поврзана со автомобилот како превозно средство, што може да даде алтернативно објаснување за отсуството на парот татко-дете од пешачките површини.

Воедно, овој податок кореспондира со јавно достапните податоци од Државниот завод за статистика (2022), но и со наодите од истражувањето на Реактор (2022) кои укажуваат на тоа дека само 27,7% од возачите се жени, додека 18% од жените поседуваат сопствен автомобил, условувајќи ја нивната мобилност со алтернативни превозни средства. Дополнително, овие наоди го потврдуваат и фактот дека жените - во улога на мајки се јавуваат како доминантни кориснички на јавните простори (Докузова, Рафаиловска и Вељаноски, 2024). Оттука произлегува важноста на соодветно проектирана и изведена пешачка инфраструктура, преку која ќе се приоритизира не само безбедноста, туку и комфорот на жените, како предуслов за нивно рамноправно и непречено користење на јавните простори и површини. Занемарувањето на потребите на оваа корисничка група низ планерската призма подразбира ограничување на мобилноста на жените во улога на мајки или негувателки, со што дополнително се продлабочуваат родовите нееднаквости. **Важно е да се нагласи дека овие препораки немаат цел да ја нормализираат реалноста во која грижата за децата доминантно им е препуштена на жените, туку да укажат на тоа дека постојните просторни решенија и инфраструктурни стандарди мора да ги земат предвид реалните модели на секојдневна грижа и движење, сè додека не се воспостави (по)рамноправна распределба на грижата.**

	East Gate	Премин под мост „Беласица“	Железничка станица	Центар за јавно здравје	Тутунски комбинат	Железнички мост
<b>поединци</b>						
сите	299	156	419	332	387	298
<b>во пар (број на парови)</b>						
жена - жена	24	11	22	14	22	11
жена - маж	28	14	25	8	20	13
маж - маж	17	7	22	8	8	7
мајка - дете	3	2	1	3	7	11
татко - дете	1	1	6	0	3	10
баба - дете	0	0	0	0	0	0
дедо - дете	0	0	0	1	0	0
<b>во група (&gt;2) (број на групи)</b>						
жени	8 (24)	2 (6)	2 (7)	1 (3)	4 (11)	1 (3)
мажи	5 (19)	2 (6)	6 (21)	4 (13)	4 (11)	3 (11)
мешана група*	4 (14)	6 (23)	9 (30)	6 (21)	6 (18)	3 (9)

**Табела 1.**

Сумиран преглед на  
групирање во работен ден

	East Gate	Премин под мост „Беласица“	Железничка станица	Центар за јавно здравје	Тутунски комбинат	Железнички мост
<b>поединци</b>						
сите	109	82	183	86	167	103
<b>во пар (број на парови)</b>						
жена - жена	22	12	17	0	6	9
жена - маж	39	16	28	8	20	15
маж - маж	11	3	13	7	8	3
мајка - дете	7	2	7	3	2	3
татко - дете	3	1	3	0	0	1
баба - дете	0	0	0	0	1	0
дедо - дете	0	0	0	0	0	0
<b>во група (&gt;2) (број на групи)</b>						
жени	4 (14)	2 (7)	7 (21)	0	0	1 (3)
мажи	6 (20)	1 (3)	5 (15)	3 (10)	2 (6)	4 (13)
мешана група*	13 (30)	6 (19)	16 (55)	3 (9)	7 (22)	2 (7)

**Табела 2.**  
Сумиран преглед на  
групирање во неработен ден

# 4

## ЗАКЛУЧОЦИ И ПОНАТАМОШНИ ПРЕПОРАКИ

## 4.1. Заклучоци од спроведеното истражување

### Инфраструктурните недостатоци не се родово неутрални

Истражувањето покажува дека клучните просторни предуслови за перципирана безбедност на жените, долж избраната рута, се генерално нарушени поради слабата приземна активност (активни фронтови), како програмски неуредените површини кои најчесто се протегаат помеѓу тротоарот и објектите. Иако се работи за централна градска рута, која поврзува повеќе урбани центри, комерцијална/деловна активност во приземјата е забележана кај само 12% од уличните фронтови. Дури и онаму каде што се појавуваат активни приземја, ефектот од истите најчесто не се постигнува поради големите паркинг површини и неуредени простори помеѓу пешачките патеки, односно тротоарите и самите објекти. Ваквата просторна конфигурација ја разнишува логиката на „природно набљудување“, а во корист на чувството на безбедност кај жените и создава услови за перципирана небезбедност, особено во периоди кога природното осветлување отсуствува.

Пешачкото движење е значително отежнато за сите кориснички групи поради отсуството на соодветна пешачка инфраструктура. Долж 15% од рутата (729,5м) нема воопшто тротоари или истите се недоволно широки за користење, додека кај дополнителни 5% (256,5м) и покрај тоа што е предвидена површина за пешачко движење, истата е небезбедна поради несоодветна уреденост. Градежните активности дополнително влијаат и ја менуваат оваа просторна динамика. Поставувањето на лимени тараби до работ на тротоарите и пренасочувањето на пешачкото движење на самиот коловоз, наместо на тротоарот, директно ги изложува пешаците на ризик. Несоодветно обезбедените градилишта (**Фотографија 10**) кои се наоѓаат непосредно до пешачките површини, го зголемува ризикот од повреди при движење. Отсуството на континуирана нивелета дополнително ги погодува лицата со ограничена мобилност и родителите со колички – претежно жени. И покрај тоа што овие наоди се однесуваат за сите корисници, сепак од сите кориснички групи најзасегнати се жените како процентуално најзастапена група (Државен завод за статистика, 2022).

#### Фотографија 10.

Несоодветно обезбедено градилиште помеѓу бул. „Трета Македонска бригада“ и ул. „Никола Карев“ (Центар за јавно здравје).

Авторка:

Емилија Петреска,  
јануари 2026



## Родовиот јаз во велосипедскиот сообраќај е директно поврзан со квалитетот на инфраструктурата

Велосипедската инфраструктура е генерално фрагментирана и несоодветно изведена. Само 180 метри (3,75%) од вкупната инфраструктура била соодветно изведена и обележана. Постои очигледен јаз помеѓу стратешките документи и затекнатата состојба, како и помеѓу критериумите за тоа што подразбира процесот на реконструкција на постоечка или изведба на нова велосипедска инфраструктура. Грубото обележување на велосипедските патеки и неумесното издвојување од автомобилскиот сообраќај со пластични столпчиња не може да се третира како трајно решение, токму поради безбедносните ризици кои истото ги носи, и кон кои жените имаат несомнено поголема аверзија од мажите, па оттука бираат да не се движат со велосипед доколку нема јасно издвоена, обележана и обезбедена инфраструктура.

## Чувството на безбедност кај жените има јасна временска и просторна димензија

Постои конзистентен образец на отсуство на самостојно движење на жените, од различни возрастни групи, во вечерните часови и истиот е тесно поврзан со локациските особености. Како главни причинители се наведуваат отсуството на соодветно улично осветлување, човечко прису-

ство и непречени визури. Планирањето на рутата започнува уште пред напуштањето на домот и ова е најизразено кај жените со деца, кои најчесто бираат рути каде што има слободни и доволно широки тротоари, кои не се окупирани од возила, а доколку се движат со дете во количка, тогаш дополнително размислуваат за рути долж кои нема значителни денивелации. Изборот на рута за движење е условен и од бројот на коловозни премини, односно жените со деца, посебно во количка, почесто бираат рути, долж кои не мора да поминуваат преку улица. Просторното искуство на жените со деца во првите неколку години од животот на децата е генерално ограничено на непосредното опкружување. Недовербата во сообраќајната регулација и отсуството на сообраќајна култура ги прави жените-пешаци од сите возрастни групи значително повнимателни и перцептивни за сè околу нив.

## **Жените над 60 години се исклучени од јавните простори**

Жените над 60 години забележително отсуствуваат од јавните површини долж избраната рута, а особено во вечерните часови. Во утринските часови оваа возрастна група има спорадично присуство, но сепак значително подоминантни се мажите од оваа возрастна група со вкупна застапеност од 69% во утринските часови во работен ден и 88% во истиот временски интервал во неработен ден. Ова отсуство може да се интерпретира како резултат на повеќе фактори, како што се: родовата распределба на домашните обврски, непостоењето на соодветна инфраструктура за лица со ограничена мобилност и перципираната небезбедност.

## **Просторната реалност ја отсликува нееднаквата распределба на грижата за децата**

Парот мајка-дете е застапен со 60% во работните денови и 75% за викенд, наспроти парот татко-дете, што укажува дека жените се примарно одговорни за придружба на децата и во контекст на пешачкото движење. Релацијата баба-дете и дедо-дете во целост отсуствува од пешачката динамика, што може да е одраз на непријателската инфраструктура долж оваа рута. Отсуството на континуирана нивелета на тротоарите и несоодветниот

пристап до јавниот превоз за родители со детски колички дополнително ја отежнува мобилноста на оваа корисничка група, во која жените се значително позасегнати.

## Постои значителен јаз помеѓу стратешкото планирање и теренската реализација

И покрај постоењето на повеќе стратешки документи како што се Планот за унапредување на велосипедскиот сообраќај 2019–2021 (Град Скопје, 2019), ЛЕАП 3 (Град Скопје, 2020) и Стратегијата за безбедност на сообраќајот 2023–2027 (Град Скопје, 2023), теренските наоди укажуваат дека имплементацијата останува фрагментирана и недоволна. Предлог-правилникот за велосипедска инфраструктура, подготвен во соработка со граѓанскиот сектор, до јануари 2026 сè уште не е формално усвоен (Министерство за транспорт, 2025).

### 4.2 Понатамошни препораки

Врз основа на клучните наоди, а во согласност со принципите на родово-сензитивно урбанистичко планирање (UN-Habitat, 2012; World Bank, 2020), се предлагаат следните препораки, организирани во две нивоа на интервенција.

#### 4.2.1. Системски и институционални интервенции

- **Интегрирање на родовата перспектива во урбанистичкото планирање** преку системско вклучување на родово-разделени податоци при планирањето и проектирањето на пешачката, велосипедската и инфраструктурата за јавен превоз, во согласност со препораките на UN-Habitat (2012) и UN Women (2021).
- **Подобрување на пешачката инфраструктура** преку доследна примена на просторните услови определени со законските и подзаконските акти. Обезбедување на континуирана нивелета, соодветна широчина на тротоарите и отстранување на физичките бариери (лимени тараби, билборди) кои го попречуваат пешачкото движење. Овие интервенции се особено важни за лицата со ограничена мобилност и родителите со деца во колички.

- **Подобрување на велосипедската инфраструктура** преку усвојување и доследна примена на Правилникот за планирање, проектирање, изградба и одржување на велосипедска инфраструктура со цел зголемување на учеството на жените во велосипедскиот сообраќај и намалување на ограничувањата во нивната мобилност.
- **Подобрување на пристапноста до јавниот превоз** преку усогласување на нивелетата помеѓу тротоарите кај автобуските станици и влезот во автобусите, како и обезбедување на издвоен и безбеден простор за родители со деца во рамки на возилата за јавен превоз, со цел да се намали зависноста од автомобилот, особено кај жените во улога на мајки или негувателки. Овој аспект е подеднакво важен и за лицата со ограничена мобилност, чиешто движење е условено од користење на помагала.
- **Воспоставување на редовен систем за мониторинг** на имплементацијата на постојните стратешки документи, со родово-разделени индикатори, со цел да се премости јазот помеѓу стратешкото планирање и теренската реализација.

#### 4.2.2. Насоки за понатамошно истражување

- Примена на интерсекционална рамка која ќе ги препознае различните идентитетски, социјални и функционални позиции на жените.
- Продлабочено истражување на причините за отсуството на жените над 60 години од јавниот простор, вклучувајќи структурирани интервјуа и анализа на просторните, но и системски бариери кои ја ограничуваат нивната мобилност.
- Дополнителни мерења во различни годишни времиња, со цел да се утврди влијанието на временските услови и квалитетот на амбиенталниот воздух врз корисничките обрасци, особено кај жените.
- Структурирани интервјуа со родители со деца, како корисничка група, со цел подобро да се разберат причините за нивното ниско учество во пешачкото движење (1,7% во работен ден и 3,7% во неработен ден) и факторите кои го обесхрабруваат.
- Проширување на методологијата на дополнителни рути и општини во Скопје, со цел да се утврди дали наодите од оваа рута се репрезентативни за поширокиот контекст.

## Користена литература

- Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J., & Goodman, A.** (2017). *Cycling provision separated from motor traffic: A systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age*. *Transport Reviews*, 37(1), 29–55.
- Battiston, A., Napoli, L., Bajardi, P. et al.** (2023). *Revealing the determinants of gender inequality in urban cycling with large-scale data*. *EPJ Data Science*, 12, Article 9.
- Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D.** (1999). *Gender differences in risk taking: A meta-analysis*. *Psychological Bulletin*, 125(3), 367–383.
- Chen, X., & Hedayati Marzbali, M.** (2024). *How urban park features impact perceived safety by considering the role of time spent in the park, gender, and parental status*. *Cities*, 153, 105272.
- Cordellieri, P., Piccardi, L., Giancola, M., Giannini, A. M., & Nori, R.** (2024). *On the road safety: Gender differences in risk-taking driving behaviors among seniors aged 65 and older*. *Geriatrics*, 9(5), 136.
- Criado Perez, C.** (2019). *Invisible women: Data bias in a world designed for men*. Abrams Press.
- Cui, Q., Zhang, Y., Yang, G., Huang, Y., & Chen, Y.** (2023). *Analysing gender differences in the perceived safety from street view imagery*. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 124, 103537.
- Cullen, G.** (1961). *The concise townscape*. Architectural Press.
- Darley, J. M., & Latane, B.** (1968). *Bystander intervention in emergencies: Diffusion of responsibility*. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8(4, Pt.1), 377–383.
- Harvey, D.** (2003). *The right to the city*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(4), 939–941.
- Emond, C. R., Tang, W., & Handy, S. L.** (2009). *Explaining gender difference in bicycling behavior (with discussion)*. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2125(1), 16–25.
- Garfias Royo, M., Parikh, P., Walker, J., & Belur, J.** (2023). *The response to violence against women and fear of violence and the coping strategies of women in Corregidora, Mexico*. *Cities*, 132, 104113.
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J.** (2012). *Women and cycling*. In J. Pucher & R. Buehler (Eds.), *City cycling* (pp. 211–234). MIT Press.
- Jacobs, J.** (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- Kelling, G. L., & Coles, C. M.** (1996). *Fixing broken windows: Restoring order and reducing crime in our communities*. Free Press.

**Kern, L.** (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Verso.

**Navarrete-Hernandez, P., Vetro, A., & Concha, P.** (2021). *Building safer public spaces: Exploring gender differences in the perception of safety in public space through urban design interventions*. *Landscape and Urban Planning*, 214, 104180.

**Pain, R. H.** (1997). *Social geographies of women's fear of crime*. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(2), 231–244.

**Prada-Trigo, J., Quijada, P., & Varela, G.** (2025). *Use of space and safety perceptions from a gender perspective: University campus, student lodging, and leisure spots in Concepción (Chile)*. *Social Sciences*, 14(6), 348.

**Roberts, N., Donovan, C., & Durey, M.** (2022). Gendered landscapes of safety: How women construct and navigate the urban landscape to avoid sexual violence. *Criminology & Criminal Justice*, 22(2), 287–303.

**Sandberg, L., & Rönnblom, M.** (2015). "I don't think we'll ever be finished with this": *Fear and safety in policy and practice*. *Urban Studies*, 52(14), 2663–2678.

**Tandogan, O., & Ilhan, B. S.** (2016). *Fear of crime in public spaces: From the view of women living in cities*. *Procedia Engineering*, 161, 2011–2018.

**te Braak, P., & van Tienoven, T. P.** (2025). *Navigating the city: A systematic literature review on women's perceived safety in urban public space*. *Cities*, 162, 105907.

**UN-Habitat.** (2012). *Gender Issue Guide: Urban Planning and Design*. Достапно на: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Gender%20Responsive%20Urban%20Planning%20and%20Design.pdf>

**UN Women.** (2021). *Safe cities and safe public spaces for women and girls: Global results report 2017–2020*. Достапно на: <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2021/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-global-results-report-2017-2020-en.pdf>

**Valentine, G.** (1989). *The geography of women's fear*. *Area*, 21(4), 385–390.

**Wilson, J. Q., & Kelling, G. L.** (1982). *Broken windows*. The Atlantic.

**World Bank.** (2020). *Handbook for gender-inclusive urban planning and design*. Достапно на: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/363451579616767708/pdf/Handbook-for-Gender-Inclusive-Urban-Planning-and-Design.pdf>

**World Health Organization.** (2023). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization [PDF]. Достапно на: <https://assets.bhub.io/dotorg/sites/64/2023/12/WHO-Global-status-report-on-road-safety-2023.pdf>

**Yuan, Y., Masud, M., Chan, H., Chan, W., & Brubacher, J. R.** (2023). *Intersectionality and urban mobility: A systematic review on gender differences in active transport uptake*. *Journal of Transport & Health*, 29, 101572.

**Бојчевска Митревска, А., Димитрова, Ј., & Лазова, Д.** (2025). *Родово-базирано насилство на жени и девојки на јавните места во Скопје и Тетово* [PDF]. Реактор – Истражување во акција. Достапно на: [https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2025/05/gbv\\_public\\_spaces.pdf](https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2025/05/gbv_public_spaces.pdf)

**Град Скопје.** (2019). *План за унапредување на велосипедскиот сообраќај во Скопје 2019–2021* [PDF]. Град Скопје. Достапно на: <https://skopje.gov.mk/media/4370/predlog-plan-za-unapreduvanje-na-velosipedski-soobrakaj-2019-2021.pdf>

**Град Скопје.** (2020). *Локален еколошки акционен план (ЛЕАП 3) на Град Скопје 2020–2026* [PDF]. Електронски службен гласник на Град Скопје. Достапно на: <https://skopje.gov.mk/media/6058/leap-2020-2026.pdf>

**Град Скопје.** (2023). *Стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата во градот Скопје 2023–2027* [PDF]. Град Скопје. Достапно на: [https://skopje.gov.mk/media/9690/rsm\\_rs-strategy-and-ap-for-skopje-mk.pdf](https://skopje.gov.mk/media/9690/rsm_rs-strategy-and-ap-for-skopje-mk.pdf)

**Државен завод за статистика** (2022). *Вкупно работоспособно население на возраст од 15 години и повеќе според пол и видот на превозното средство кое најчесто го користи до работа или школо, по општини. Попис 2021.* Достапно на: <https://urlzsc.com/9modDy>

**Министерство за транспорт.** (2025, 18 септември). *Николоски: Креираме нов Правилник за изградба на велосипедска инфраструктура, безбедност во сообраќајот е врвен приоритет* [Соопштение за јавност]. <https://mtc.gov.mk/mk-MK/odnosi-so-javnost/novosti/nikoloski-kreirame-nov-pravilnik-za-izgradba-na-velosipedska-infrastruktura-bezbednost-vo-soobrakajot-e-vrven-prioritet>

**Реактор** (2012). *Истражување на опсегот на родово-базираното насилство врз жените и девојките на јавните места во Скопје.* Реактор – истражување во акција. Достапно на: <https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2020/05/studja-za-nasilstvo-vrz-zheni-na-javni-mesta.pdf>

**Реактор** (2020). *Родово-базирано насилство на јавни места во Скопје: Студија на опсег.* Реактор – истражување во акција. Достапно на: <https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2020/11/Reaktor-rodovo-bazirano-nasilstvo-MKD-web.pdf>

**Реактор** (2022). *Родова статистика и вградување на родова перспектива во статистичкиот систем на Република Северна Македонија – Заклучоци и препораки.* Реактор – истражување во акција. Достапно на: [https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2022/09/rodova\\_analiza\\_mk.pdf](https://reactor.org.mk/wp-content/uploads/2022/09/rodova_analiza_mk.pdf)

**АНЕКСИ**

## Образец 1: Просторни особености

уличен сегмент	локација/GPS координати (од-до)	временски интервал (од-до)	временски услови	набљудувач/-ка
варијабла	дефиниција	упатство за мерење/броење	број/должина	забелешки
активни влезови	Вкупен број на врати, порти или излози кои се ориентирани кон улицата или јавниот простор.	Да се забележи на мапа точната позиција на активните влезови и да се утврди дали се концентрирани на едно место или се подеднакво распределени долж рутата.		
прозорци/балкони ориентирани кон улицата/ јавниот простор	Вкупен број на прозорци и балкони кои се ориентирани кон улицата и се на висина на поглед (~150см).	Се бројат само оние кои се видливи од улицата/ јавниот простор.		
должина на транспарентна фасада	Вкупна должина на пермеабилни улични фронтони (застаклени излози, отворени дворови).	Должината се мери преку број на чекори (1 чекор = 70 см). Да се обележат сегментите на мапа.		
должина на слепи ѕидови/ вертикални непорозни бариери	Вкупна должина на слепи ѕидови, високи и непорозни огради, паркинг површини или гаражи ориентирани кон улицата/ јавниот простор.	Должината се мери преку број на чекори (1 чекор = 70 см). Да се обележат сегментите на мапа.		

## Образец 2: Присуство на луѓе

уличен сегмент	локација/GPS координати	временски интервал (од-до)	временски услови	набљудувач/-ка	забелешка

### возрасна статистика на минувачи

2.1	< 18 г.	18-30 г.	30-45 г.	45-60 г.	> 65 г.
жени					
мажи					

### групирање

2.2	поединци
сите	
	во пар
жена - жена	
жена - маж	
маж - маж	
мајка - дете	
татко - дете	
баба - дете	
дедо - дете	
	во група (>2)
жени	
мажи	
мешана група	

### активности

2.3	мобилни активности
трчање	
возење велосипед	
возење тротинет	
шетање куче	
	стационарни активности
стоење	
чекање	
набљудување	
разговор	

## Образец 3: Перцепција на безбедност

Набљудувачка:

Дел од рута:

Временски интервал:

Временски услови:

1. Опиши го твоето доживување на просторот во една реченица:

---

---

2. Генерално чувство на безбедност на рутата

Оцена (1–5): \_\_\_\_

1 = многу небезбедно

2 = небезбедно,

3 = неутрално

4 = безбедно

5 = многу безбедно

3. Дали до оваа точка на рутата можев да одам по тротоар?

Да

Не

4. Колкав дел од рутата имаше пристапен тротоар?

0%

25%

50%

75%

100%

5. Дали на рутата по којашто се движеше имаше дупки на патот или неасфалтирани делови?

Да

Не

**6. Дали на рутата по којашто се движеше имаше паркирани автомобили што ти го ограничуваа движењето?**

- Да
- Не

**7. Дали рутата е лесно достапна и пристапна за лица со ограничена мобилност?**

- Да
- Не

### **8. Перцепција на присуство**

Означете едно:

- Просторот делува напуштен, без присуство на луѓе и/или активности
- Во просторот има спорадично присуство на луѓе и/или активности
- Во просторот има умерено присуство на луѓе и/или активност
- Во просторот има значително присуство на луѓе и/или активности
- Просторот е активен, со високо присуство на луѓе и/или активности

### **9. Перцепција на видливост и осветленост**

Означете едно:

- Просторот е темен, нема никакво осветлување и видливост
- Во просторот има некакво осветлување, но видливоста е ограничена
- Во просторот има умерено осветлување и умерен степен на видливост
- Во просторот има добро осветлување и добар степен на видливост
- Просторот е високо осветлен, со висок степен на видливост

### **10. Елементи кои придонесуваат за чувството на небезбедност.**

Наведи ги специфичните извори на закана, доколку постојат (пр. сообраќај, неуредени тротоари, недоволно простор за пешачко движење и сл.).

---

---

**11. Елементи кои придонесуваат за чувството на безбедност.**

Наведи ги специфичните аспекти кои придонесуваат за зголемено чувство на безбедност (пр. регулиран сообраќај, широки тротоари, заштитно зеленило, простор за одмор и сл.).

---

---

**12. Дали се забележуваат жени, деца, постари лица или претежно доминира една корисничка група?**

Доколку да, наведи која/кои.

- Да, се забележуваат различни кориснички групи
- Не, претежно доминира една корисничка група

Забелешка: \_\_\_\_\_

---

**13. Дали има мирис, бучава, визуелен или физички неред што влијае на доживувањето?**

Може да се означат повеќе одговори. Доколку одговорот не е понуден, наведи го под „Друго“.

- Мирис
- Бучава
- Визуелен/Физички неред
- Друго \_\_\_\_\_

**14. Забелешки и препораки за подобрување**

---

---

**15. Фото-документација**

Доколку сте во можност, направете фотографии кои ги илустрираат специфичните доживувања од овој простор, со ознака дали станува збор за позитивно или негативно доживување.





