



# ЈАВНИТЕ ТОАЛЕТИ НА ЈАВНИТЕ ПАТИШТА НИЗ ДРЖАВАТА





# ЈАВНИТЕ ТОАЛЕТИ НА ЈАВНИТЕ ПАТИШТА НИЗ ДРЖАВАТА

Скопје, 2021

Подпроектот „Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“ е реализиран од Здружението за социјални иновации и одржлив развој РАДАР во рамки на проектот на „Мрежа за одговорно буџетирање во Западен Балкан и Република Молдавија“ финансиски поддржан од **Австриската агенција за развој (ADA) и Шведската агенција за меѓународен развој и соработка (SIDA)**.

**Оваа публикација е подготвена со финансиска поддршка на Австриската агенција за развој и кофинансирана од Шведската агенција за меѓународна развојна соработка. Нејзината содржина е единствена одговорност на авторите и Радар и не мора да ги одразува ставовите на Австриската агенција за развој, Шведската агенција за меѓународна развојна соработка и/или Центарот за истражување и креирање политики.**

**АНАЛИЗА НА ИСТРАЖУВАЊЕ**  
спроведено во рамките на проектот  
„Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“

Автори

**Гордана Несторовска**  
**Катерина Конеска Танкосиќ**



## СОДРЖИНА

1. НАКРАТКО ЗА ПРОЕКТОТ „Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“ .....	8
2. ОПШТО ЗА ТЕМАТА И НЕЈЗИНАТА ВАЖНОСТ .....	9
3. МЕТОДОЛОГИЈА .....	10
4. КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ДОМАШНОТО ЗАКОНОДАВСТВО; ЕУ ИСКУСТВА; СТАНДАРДИ ВО ОДНОС НА ПОМОШНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА АВТОПАТИТЕ СО ОСВРТ НА МЕСТАТА ЗА ОДМОР .....	12
5. ФАКТИЧКА СОСТОЈБА СО ПРИСТАПОТ ДО ТОАЛЕТИ НА АВТОПАТИТЕ ВО ДРЖАВАВА .....	18
6. СТАТИСТИЧКИ ПОДАТОЦИ ЗА БРОЈ И СООДНОС НА ИЗДАДЕНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ И РЕГИСТРИРАНИ ВОЗИЛА (поделени по пол и по општини) .....	25
7. ЛИЧНА ПЕРЦЕПЦИЈА НА ЛИЦАТА ЗА БЕЗБЕДНОСТА НА ПАТИШТАТА ВО ДРЖАВАВА И ПОТРЕБАТА ОД КОРИСТЕЊЕ ТОАЛЕТ ДОДЕКА СЕ ПАТУВА (наоди од спроведени интервјуа и фокус групи кои се однесуваат на хигиенски навики и предизвици додека патуваат низ автопатите во државата) .....	28
8. ПРЕДЛОГ НАЧИНИ ЗА ФИНАНСИРАЊЕ И МЕНАЏИРАЊЕ НА ЈАВНИ ТОАЛЕТИ НА АВТОПАТ .....	32
9. ПРЕДЛОГ ТОАЛЕТ СО ПРЕСМЕТКА ЗА ПОСТАВУВАЊЕ/ИЗГРАДБА И НЕГОВО ОДРЖУВАЊЕ .....	35
10. ПРИДОБИВКИ ОД ФУНКЦИОНАЛНИ ЈАВНИ ТОАЛЕТИ НА АВТОПАТИТЕ НИЗ ДРЖАВАВА .....	40

### Анекси:

- Прашања за интервјуа и фокус групи
- Прашања при поднесување Барања за пристап до информации од јавен карактер до Министерство за внатрешни работи и до Јавно претпријатие за државни патишта

## 1. НАКРАТКО ЗА ПРОЕКТОТ „Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“

Здружение за социјални иновации и одржлив развој РАДАР во текот на 2021 година го реализираше проектот „Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“<sup>1</sup>. Имајќи предвид дека и жените сè почесто возат низ Република С.Македонија заради работни обврски, сметаме дека овој проблем треба соодветно да се покрене и доколку досега не размислувале за тој проблем, да се поттикне Јавното претпријатие за државни патишта да издвои средства или за изградба на нови јавни тоалети на автопатиштата или да се искористи инфраструктурата на бензинските станици, па преку јавно – приватно партнерство или некој друг начин што ќе произлезе од истражувањето, да се направат соодветни простории кои ќе можат да ги користат и жените, без страв за нивното здравје или сигурност.

**Долгорочната цел која сакаме да се постигне со реализацијата на овој проект е при подготовка на плановите за изградба и реконструкција на патиштата да се подготвуваат и анализи за влијание на инфраструктурните проекти врз жените и мажите, односно да се земат предвид специфичните потреби на жените и мажите како плаќачи на јавни давачки.**

Како спореден, но не помалку важен податок од истражувањето, ќе добиеме преглед на постојната состојба со бројот на жени и мажи возачи, број на регистрирани возила на име на жени и мажи, што пак треба да ни помогне во понатамошните застапувања за надминување на родовите стереотипи и предрасуди во оваа област.

Од 1993 година, со одлука на ООН, датумот 22-ри март, се одбележува како Светски ден на водата. На ниво на ООН, 19 ноември се одбележува како Светски ден на тоалетите. Основниот фокус на овие денови е да се поддржи постигнувањето на целта за одржлив развој – вода и санитација за сите до 2030 година.

<sup>1</sup> Подпроектот „Јавните тоалети на јавните патишта низ државата“ е реализиран во рамки на проектот на „Мрежа за одговорно буџетирање во Западен Балкан и Република Молдавија“ финансиски поддржан од Австриската агенција за развој (ADA) и Шведската агенција за меѓународен развој и соработка (SIDA).



## 2. ОПШТО ЗА ТЕМАТА И НЕЈЗИНАТА ВАЖНОСТ

Една од Одржливите развојни цели (цел бр.6) вели дека до 2030 година, потребно е да се обезбеди достапност и одржливо управување со вода и санитарни услови за сите. Ова „за сите“ меѓу другото подразбира и соодветни санитарни услови на сите автопатишта.

Итно се потребни инвестиции и иновации за да се зголеми напредокот на целиот „санитарен ланец“ од обезбедување соодветни тоалети, преку транспорт, собирање и третман на отпадот кој ќе се произлезе од тоа. Јавниот и приватниот сектор мора да работат заедно за да создадат одржливи санитарни системи кои ќе бидат функционални и прилагодени на потребите на корисниците, односно на сите луѓе.

Пристапот до чисти и функционални јавни тоалети, исто така, придонесува за подобрување на родовата еднаквост, образованието, економијата и животната средина. Тоалетите го штитат достоинството, безбедноста и здравјето на жените и девојчињата, особено за време на менструацијата и бременоста.

Според едно истражување „За секој 1 долар инвестиран во основни санитарни услови до 5 американски долари се враќаат во заштедени медицински трошоци и зголемена продуктивност, а се отвораат работни места во целиот ланец услуги“.

Меѓутоа, постоењето и одржувањето на јавните тоалети особено на автопатиштата вклучуваа голем број институционални прашања. Управувањето со јавните тоалети, како и нивното одржување, е голем предизвик, иако одредени светски искуства покажуваат дека има доста успешни примери.

Проблемот со јавни тоалети постои и на автопатите во Република С.Македонија и истиот е комплексен, првенствено од аспект на отсуство на вакви тоалети (или недоволен број), а потоа лошата хигиена на веќе постоечките. За потребите на трудниците и жените кои инсистираат на поголема хигиена во тоалетите низ автопатите низ државава, за пристапот на лицата со посебни потреби до јавен тоалет на автопат, практично и воопшто не се разговара.

Светските искуства, исто така, говорат дека постојат неколку начини на финансирање и одржување на јавните тоалети на автопатиштата. Дел од овие начини ќе бидат накратко образложени подолу во текстот.

### 3. МЕТОДОЛОГИЈА

При подготовка на анализата се користеше квалитативен и квантитативен методолошки пристап со цел подобро согледување на актуелната состојба како и подобра проценка на актуелната состојба со јавните тоалети на автопатиштата низ Република С.Македонија од една страна, како и капацитетите, волјата и посветеноста на надлежните за подобрување на оваа состојба.

Во истражувањето главно се користеше квалитативен метод за собирање на податоци, а беше направена и кабинетска анализа, беа спроведени интервјуа со возачи мажи и возачи жени и беа спроведени фокус групи со **сопственици на транспортни компании на патници и стока.**

За потребите на истражувањето беа развиени неколку инструменти: прашања за фокус групи, прашања за интервју, барања за пристап до информации од јавен карактер и др.

Истражувањето се одвиваше во периодот од март до ноември 2021 година.

КАБИНЕТСКА АНАЛИЗА – оваа анализа се спроведе со цел да се дојде до неколку типови на информации:

- Прво – преглед на националната регулатива која се однесува на јавите патишта како и утврдување дали има одредби кои се однесуваат на обврска на надлежните за поставување и одржување на јавни тоалети на автопатите низ државава, на колку km, според кои стандарди и сл.
- Второ - преглед на искуството во оваа област во ЕУ и какви регулативи и директиви постојат;
- Трето- препорачани практики и стандарди за кои државите би требало да вложат напори и да ги земат предвид при дизајнирање на мрежата на автопати, особено во делот кој се однесува на областите за одмор;
- Четврто – преглед на веб страниците на Министерството за внатрешни работи, на Министерството за транспорт и врски и на Јавното претпријатије за државни патишта.
- Петто – преглед на регионални и меѓународни искуства за начини на финансирање на јавни тоалети на автопатишта

Барања за пристап до информации од јавен карактер – оваа алатка беше искористена за да се дојде до подетални информации во насока на добивање релевантни податоци кои ќе ни користат при анализата за потребата од изградба на јавни тоалети на јавните патишта кои ќе бидат користени и од жените и од мажите. Барања за информации од јавен карактер беа испратени и до Министерството за внатрешни работи и до **Јавното претпријатие за државни патишта. Целта на собирање на податоци од Јавното претпријатие за државни патишта беше да се утврди висината на финансиски средства кои се собираат по основ на патарини и одржување на патишта при регистрација на возилата, како и обврските кои ги има Јавното претпријатие во однос на одржување на инфраструктурата на патиштата која опфаќа и места за одмор и освежување. Целта на собирање на податоци од Министерството за внатрешни работи (како број на возачи, регистрирани возила по категории и др.) беше да**

видиме дали има значителна разлика помеѓу бројот на жени и мажи кои се стекнуваат со возачки дозволи, односно да видиме дали и двата пола **приближно подеднакво ги користат локалните и регионалните патишта низ државата.**

ФОКУС ГРУПИ – беа спроведени две фокус групи **со сопственици на различни компании кои вршат превоз на патници и стока.**

ИНТЕРВЈУА – беа спроведени интервјуа со 34 испитаници, жени и мажи, во врска со безбедноста на патиштата и потребата од места за застанување и користење на јавен тоалет.

ТЕРЕНСКА РАБОТА/ПОСЕТА – директно беа посетени тоалетите кои се во рамки на бензинските пумпи на автопатиштата низ државава, затоа што достапни се само тоалети на овие места. Беа направени фотографии и индивидуална проценка на ситуацијата во делот на пристапноста и чистотата на тоалетите, која е дадена подолу во истражувањето. Беа посетени сите тоалети на делниците Скопје – Табановце – Скопје, Скопје – Гевгелија – Скопје, Миладиновци – Штип и Штип – Радовиш – Василево.

## 4. КРАТОК ПРЕГЛЕД НА ДОМАШНОТО ЗАКОНОДАВСТВО; ЕУ ИСКУСТВА; СТАНДАРДИ ВО ОДНОС НА ПОМОШНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА АВТОПАТИТЕ СО ОСВРТ НА МЕСТАТА ЗА ОДМОР

### 4.1. Домашно законодавство

Ако ја погледнеме националната регулатива за јавните патишта, во Законот за јавни патишта<sup>2</sup>, нема посебни одредби кои се однесуваат на јавни тоалети, обврската за нивно поставување и одржување, на колку km, според кои стандарди и сл. Во Законот за јавни патишта само е наведено дека можат да се градат објекти кои служат за потребите на возилата и патниците, како и придружни објекти (јавно ВЦ и туш кабина), без подетално објаснување на стандардите за нивно поставување.

Воедно во дефиницијата на поимот „автопат“ меѓу другото стои и дека автопат е јавен пат кој има места за одмор на патници, што меѓу другото треба да подразбира и места за обавување на физиолошки потреби.

Повеќе за ова е достапно во извадоците од Законот за јавни патишта и „Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот“, што се достапни подолу.

Според Законот за јавни патишта, „Автопат“ е јавен пат специјално проектиран и изграден за сообраќај на моторни возила, означен со пропишан сообраќаен знак, со физички раздвоени коловози по насоки, кој има најмалку две сообраќајни ленти и по една лента за принудно застанување во секоја насока, ..... и има места за одмор на патници и сервиси за возила“. (чл.4 од Законот за јавни патишта).

„Во заштитниот појас на јавните патишта, надвор од населени места, можат да се градат објекти во функција на патот кои служат за потребите на возилата и патниците, и тоа: бензински пумпни станици со станици за точење на ТНГ во моторните возила, автосервиси и вулканизери, помош на патиштата, мотели, ресторани, паркиралишта и одморалишта и видиковци со придружни објекти (јавно WC и туш кабин) и објекти за продажба на безалкохолни освежителни пијалаци и ладни сендвичи“. (чл.40, став 3).

Според „Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот“<sup>3</sup>, член 319, „од аспект на безбедноста во сообраќајот, на возачите и патниците треба да им се обезбедат локации и содржини за одмор“, кои според нашето толкување подразбира дека овие локации треба да содржат и објекти за обавување на физиолошки потреби односно тоалети.

Член 319 од овој Правилник гласи „Од аспект на безбедноста на сообраќајот и другите потреби, на возачите и патниците треба да им се обезбедат локации и содржини за одмор. Истите опфаќаат издвоени површини покрај патната делница, на

<sup>2</sup> „Законот за јавни патишта“ со сите измени и дополнувања е достапен на следниот линк <http://www.roads.org.mk/328>

<sup>3</sup> „Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот“ со сите измени и дополнувања е достапен на следниот линк <http://www.roads.org.mk/358>

кои покрај основната функција за паркирање се лоцираат и објекти и содржини кои покриваат поширок распон на барања и потреби на корисниците."

Според „Стандардите и нормативите за проектирање на јавни патишта“ кои се наведени во Правилник за стандарди и нормативи за проектирање<sup>4</sup> (Службен весник на РМ, бр. 60 од 16.5.2012 година) донесен од Министерството за транспорт и врски, е дадено попрецизно објаснување за тоа што треба да има едно одморалиште на автопат, каде меѓу другото е наведено и дека треба да има WC. Па така, чл. 67 од овој Правилник дава објаснување што претставуваат одморалиштата – „Одморалиштата опфаќаат издвоени површини покрај патна делница, на кои што покрај основната функција за паркирање (паркиралишта) се лоцираат и објекти и содржини кои покриваат поширок распон на барања и потреби на корисниците на патот. Одморалиштата подразбираат подолго задржување на корисниците (30–90 минути) и мораат да имаат раздвоени паркинзи по видови на возила (патнички, товарни, автобуси). Ги содржат сите програми на паркиралиште со проширени содржини и функции.“ Членот 68, став 3, објаснува што треба да содржи едно одморалиште „По правило едно одморалиште треба да биде опремено минимум со: паркинг, пешачки патеки, клупи за седење, чешма, WC, сенки (надстрешници) и корпи за отпадоци.“

За време на кабинетското истражувањето не успеавме да дојдеме до информација дали постојат одредени правила и стандарди за поставување на јавни тоалети на автопатишта кои нашата држава треба да ги следи и ако постојат кои се тие, дали се следат, во чива надлежност се и сл. Исто така не успеавме да дојдеме до издвоени податоци колку има јавни тоалети на автопатите низ Македонија, кој ги одржува, колку често, колку чини нивното одржување и сл. Во годишните извештаи и годишните планови на Јавното претпријатие за државни патишта, во делот на „трошоци“ има посебна ставка „Услуги за одржување на патишта, одржување објекти и опрема, комунални услуги и други услуги“, во која што претпоставуваме дека може се вквалкуирани и трошоците за одржување на јавни тоалети на автопатите, но не сме сигурни, затоа што не успеавме да најдеме подетална спецификација што сè опфаќа оваа ставка, односно дали опфаќа и трошоци за поставување и одржување на јавни тоалети на автопатите во Македонија.

Со цел да добиеме подетална слика се обравивме на Јавното претпријатие за државни (ЈПДП) патишта со „Барање за слободен пристап до информации од јавен карактер“, каде меѓу другите прашања ги поставувме и овие: – „Дали на некоја патарина има јавен тоалет кој може да го користат патници и доколку има на која патарина е?; – Дали постои обврска за изградба на места за одмор – паркинзи и на колку км? Што сè треба да содржи местото за одмор? Доколку постои ваква обврска, во чија надлежност е истата?; – Дали постои обврска за поставување на јавни тоалети на патиштата низ земјава и ако постои таква обврска на колку км треба да се постават истите и според кои стандарди?; – Дали како Јавно претпријатие за државни патишта имате планирано да градите тоалети на некои од автопатите? Дали има некој стандард кој го следите или би го следеле при изградба на тоалет, во смисла колку санитарни чворови се ставаат во јавен тоалет, какви видови тоалети, достапни за инвалидизирани лица, за родители со деца и бебиња и сл.?"

4 „Правилник за стандарди и нормативи за проектирање“ е достапен на следниот линк [http://mtc.gov.mk/media/files/pravilnik\\_standardi\\_i\\_normativi\\_za\\_proektiranje\\_60-2012.pdf](http://mtc.gov.mk/media/files/pravilnik_standardi_i_normativi_za_proektiranje_60-2012.pdf)

Во одговорот што го добивме од ЈПДП се вели дека „На наплатните станици односно патарините нема јавни тоалети кои може да ги користат патниците.“ Потоа се додава дека „ЈПДП нема пракса за изградба на јавни тоалети бидејќи нема ниту законска регулатива поврзана со ова прашање. Оттука произлегува дека нема обврска за изградба. Доколку се донесе законска регулатива за оваа област, ЈПДП ќе ја применува. На државните патишта е поставена информативна вертикална сигнализација со која се најавуваат одмаралиштата со прислужно услужни објекти во кои има јавен тоалет. ЈПДП до сега нема направено проценка колку чини изградба и одржување на јавни тоалети.“

Од погоре кажаното, можеме да согледаме дека ЈПДП нема пракса и нема законска обврска да поставува/гради јавни тоалети на државните патишта, па оттука и до сега нема направено проценка колку чини изградба и одржување на ваков вид на јавни тоалети. Но, на државните патишта е поставена информативна вертикална сигнализација со која се најавуваат одмаралиштата со прислужно услужни објекти во кои има јавен тоалет кои се стопанисуваат од други, најчесто приватни субјекти.

## 4.2. ТЕМ Стандарди и Препорачани практики за автопати

Како еден од покарактеристичните документи кои даваат препораки за регулирање во оваа област би го издвоиле ТЕМ (Trans-European North-South Motorway) Стандарди и Препорачани практики подготвен од United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

Имено станува збор за документ кој е произлезен како носечки во рамките на проект спроведуван од UNECE, кој бил суб-регионален проект помеѓу централните, источните и југоисточните држави во Европа. Како цели на овој проект биле: 1. Да се олесни патниот сообраќај во Европа; 2. Да се подобри квалитетот и ефикасноста на транспортните операции; 3. Да се балансираат празнините и разликите кои постојат помеѓу различните мрежи на автопатите; 4. Да се помогне на процесот на интеграција на транспортната инфраструктура.

Овој документ е ревидиран во 2002 година, а се базира на оригиналните ТЕМ Стандарди од јануари 1981 година и на нивната прва ревизија од јули 1992 година. Втора ревизија била извршена со работна група составена од претставници на повеќето земји од ТЕМ. Притоа како стандарди и документи биле земени предвид Консолидираниот текст на Европскиот договор за главни меѓународни сообраќајни артерии (Consolidated text of the European Agreement on Main International Traffic Arteries – AGR), Прирачникот за капацитет на автопат (Highway Capacity Manual – US Transportation Research Board Special Report 209) и моменталната состојба на Европската стандардизација (CEN / TC) 226 и 227).

Овој документ поставува одредени правила и стандарди за кои државите би требало да вложат напори и да ги земат предвид при дизајнирање на мрежата на автопати. Улогата на овие стандарди е да обезбедат планирање и дизајнирање на автопатот така што ќе обезбедува соодветен проток на сообраќај со минимални трошоци за работа, притоа да обезбедува усогласени услови за корисниците на автопатите, соодветно

ниво на услуга, безбедност, брзина и удобност на возачот и другите учесници во сообраќајот, на средни и долги растојанија.

Овој документ препораките ги има структурирано на различни начини, но за потребите на оваа анализа ќе ги издвоиме оние каде што ги структурира како минимум стандарди и препорачани практики.

Во продолжение се дадени извадоци од овој ТЕМ документ<sup>5</sup> кои сметаме дека се релевантни за ова истражување:

#### ОБЈЕКТИ НА АВТОПАТ:

Во зависност од нивните функционални карактеристики, објектите на автопатот може да се групираат како: (а) места за одмор; (б) места/области каде се нудат услуги; (в) објекти за патарина; (г) гранични контролни точки.

#### ОБЛАСТИ ЗА ОДМОР:

Областите за одмор се одделени физички од автопатот овозможувајќи му на корисникот можност да застане/запре. (5.2.1. од ТЕМ документ). Како препорачана пракса е областите за одмор да бидат обезбедени со водоснабдување, санитарни јазли и одвод на отпадни води. (5.2.3. од ТЕМ документ)

#### ОБЛАСТИ НА УСЛУГИ (КАДЕ ШТО СЕ НУДАТ УСЛУГИ):

Областите кои се наменети за нудење услуги треба да обезбедуваат гориво, мазива и механичка поддршка, простории за одмор, освежување и тоалет и мотели за преноќување, како и продавници и туристички услуги. (5.3.1. од ТЕМ документ)

#### РАСТОЈАНИЕ ПОМЕЃУ ОБЛАСТИТЕ ЗА ОДМОР

Препорачана пракса за растојанието помеѓу местата за одмор треба да биде од 15 до 25 km. (5.4.2. од ТЕМ документ)

#### РАСТОЈАНИЕ ПОМЕЃУ ОБЛАСТИТЕ НА УСЛУГИ

Препорачана пракса за растојанието помеѓу областите за услуги треба да биде од 30 до 50 km. (5.4.3. од ТЕМ документ)

#### ВОДОСНАБДУВАЊЕ И САНИТАРНИ СИСТЕМИ (5.6.7. од ТЕМ документ)

Областите за услуги треба да бидат обезбедени со систем за вода и за пиење (по можност поврзано со јавни мрежи) и за индустриски цели (перење, WC и слично). Ова е препорачан минимален стандард.

5 Повеќе информации за овој документ се достапни на следниот линк: <https://unece.org/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf>



### САНИТАРНИ ЈАЗЛИ (5.7.2. од ТЕМ документ)

Препорачлива пракса е санитарните јазли да бидат конструирани за специфична употреба според различни критериуми, во зависност од нивната локација во рамките на областа. (5.7.2.1. од ТЕМ документ)

Во сите случаи препорачана пракса е да се обезбедат не-отстранливи (фиксни) санитарни тела, лесни за чистење, со поголеми од нормалните/стандардните излези и лесно проверливи, со автоматски славини, со подови дизајнирани за лесно перење со млазеви вода или пареа и со директна поврзаност во канализацијата мрежа. (5.7.2.2. од ТЕМ документ)

Препорачана пракса е, кога санитарните јазли се наоѓаат во рамките на одреден објект/градба (како сервисна станица, ресторан, кафеуле), да можат да бидат опремени со огледала, електрични фен/сушач за раце, диспензери за сапун, електрични приклучоци, хартија, ормар за средства за чистење и одржување и мала просторија за персоналот за одржување. (5.7.2.3. од ТЕМ документ)

Исто така, како препорачана пракса е, да се опреми мала просторија за потребите на мали деца, со минијатурни објекти, маса за преслекување бебиња, автоматски диспензери за пелени за бебиња, затоплување на храна, итн. (5.7.2.4. од ТЕМ документ)

Како препорачана пракса е и во сервисните области специјално опремени за сервисирање на тешки возила, санитарните јазли да се наоѓаат во простории близу местата за паркирање и да имаат повеќе практични карактеристики, т.е. мијалници од поголеми димензии, тушеви, соблекувални и сл. (5.7.2.5. од ТЕМ документ)

## 4.3. ЕУ Регулатива и искуства

Долг европската мрежа за патен транспорт потребни се доволен број места за паркирање за да им се овозможи на возачите да се одморат. Овие области мора да бидат прилагодени на потребите на современата логистика во однос на капацитетот и мора да обезбедат безбедна и сигурна средина со соодветни простории за одмор за возачите.

Иако првенствено е одговорност на земјите-членки, Комисијата презема низа иницијативи со цел да ги поддржи и координира напорите на земјите-членки да обезбедат соодветен број на места за паркирање и одмор.

Може да се издвојат неколку регулативи и директиви кои покриваат делови од оваа проблематика.

Регулатива на ЕУ бр.1315/2013 за упатства на Унијата за развој на трансевропската транспортна мрежа

Па така, според Регулатива на ЕУ бр.1315/2013 за упатства на Унијата за развој на трансевропската транспортна мрежа, во чл.39, став 2ц се вели дека, инфраструктурните барања за инфраструктура за патен транспорт, меѓу другите предвидуваат и „поставување на места за одмор на автопатиштата приближно на секои 100 km во

6 REGULATIONS (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network; Достапна на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TX/?uri=CELEX%3A32013R1315>



согласност со потребите на опкружувањето, на пазарот и на животната средина, со цел, меѓу другото, да се обезбеди соодветен простор за паркирање за корисници на сообраќај со соодветно ниво на безбедност и сигурност".

Во чл.19 на истата Регулатива, кој се однесува на „Приоритетите за развој на патна инфраструктура“, меѓу останатите главни приоритети, се вели дека приоритет треба да се даде и на „обезбедување соодветен простор за паркирање за комерцијални корисници и тој простор треба да нуди соодветно ниво на безбедност и сигурност“.

Директивата на ЕУ бр.2008/96 за управување со безбедноста на патната инфраструктура

Според Директивата на ЕУ бр.2008/96 за управување со безбедноста на патната инфраструктура<sup>7</sup> (точка 17 од преамбулата), „соодветните места за паркирање покрај патот се многу важни не само за спречување криминал, туку и за безбедност на патиштата. Областите за паркирање им овозможуваат на возачите да прават паузи за одмор навремено и да го продолжат патувањето со целосна концентрација. Обезбедувањето на доволни безбедни места за паркирање треба да претставува составен дел од управувањето со безбедноста на патната инфраструктура.“

Важно е да се напомене и дека има посебна Регулатива на ЕУ бр. 885/20138 како дополнување на Директива 2010/40 која се однесува на обезбедување информативни услуги за безбедни и сигурни места за паркирање на камиони и комерцијални возила.

---

7 Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management, Достапна на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0096>

8 Достапна на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0885>

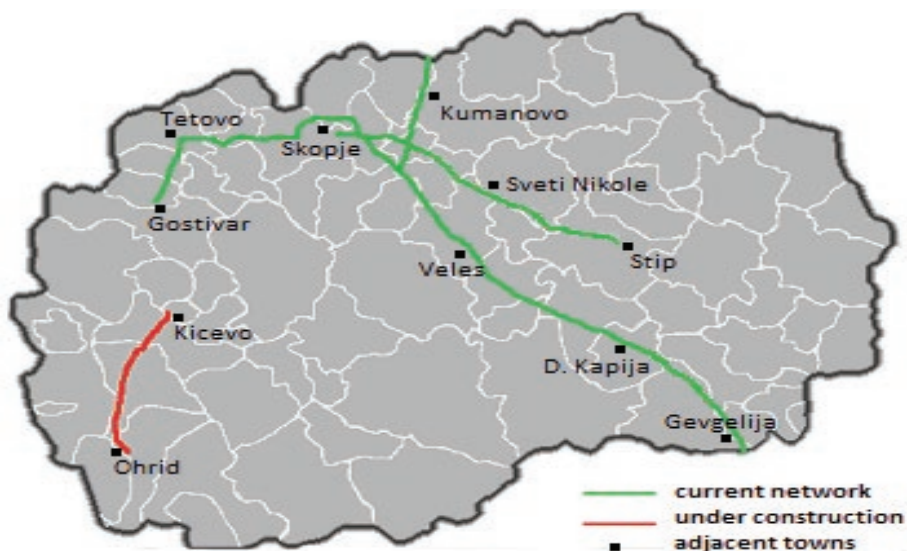
## 5. ФАКТИЧКА СОСТОЈБА СО ПРИСТАПОТ ДО ТООЛЕТИ НА АВТОПАТИТЕ ВО ДРЖАВАВА

Согласно информацијата на веб страната на Јавното претпријатие за државни патишта<sup>9</sup>, вкупната должина на патната мрежа во државава изнесува 14.182 km, од кои 242 km се класифицирани како автопатишта, 911 km се магистрални патишта, 3.771 km регионални, а 9.258 km се локални патишта, прикажано во табела 1.10 Како во другите земји, така и во Република Северна Македонија, патниот транспорт има најголемо учество во вкупниот превоз на стока и патници. Во структурата на превозот на стока која се транспортира по патиштата низ Република Северна Македонија, националниот превоз доминира над меѓународниот и транзитниот превоз. Исто така, патниот превоз доминира над железничкиот превоз. Во основа, постојната патна конструкција е цврста и со добар квалитет.

Табела 1. Табеларен приказ на видот на патишта низ РМ

Табеларен приказ на видот на патишта низ РМ	
Вид на пат	Километри
Автопат	242
Магистрален пат	911
Регионален пат	3.771
Локален пат	9.258
<b>ВКУПНО:</b>	<b>14.182</b>

Слика- автопати низ државата



9 <http://www.roads.org.mk/221/patna-mreza>

10 Би сакале да нагласиме дека податоците кои ги добивме од страна на Јавното претпријатие за државни патишта во однос на патната мрежа во државава во км, се разликува за мал дел во км кај автопатите и км кај регионалните патишта, од она што е достапно на веб страницата, па во продолжение е достапен и податокот добиен од ЈПДП преку Барањето за пристап до информации од јавен карактер. „Во РСМ има вкупно 4.862 км државни патишта. Од нив 262 км се класифицирани како автопатишта, 911 км како магистрални патишта и 3.689 км се регионални патишта. Главни оски на државната Патна мрежа претставуваат двата Пан-европски коридори, Коридор 8 (исток-запад) и Коридор 10 (север-југ). Вкупно има активни патарини 11, од кои 6 патарини се на Коридор 10 и 5 патарини се на Коридор 8.“

Има два автопати кои се дел од Европските коридори и кои подлежат на европските стандарди:

- **A1 автопатот**<sup>11</sup> (Пријателство) е дел од европскиот коридор [E-75](#)<sup>12</sup> и ја поврзува границата со Србија со онаа на Грција, минувајќи низ Куманово, Миладиновци (клучка со A2), Петровец (клучка спрема Скопје), Велес, Неготино, Демир Капија, Гевгелија. Ова е првиот автопат изграден во државата, започнат уште во 1979 г.

Делот од Демир Капија до Смоквица беше двонасочен магистрален пат сè до 2018 год, но со изградбата на 28-те километри од автопатната траса, која се пушти во употреба во 2018 г., се комплетираше македонскиот дел од E-75.

- **A2 автопатот (Мајка Тереза)** е дел од европскиот коридор [E-65](#)<sup>13</sup>. Автопатот е исто така дел од подолгиот национален коридор (државен пат) A2, кој ги поврзува ГП Деве Баир (Крива Паланка) со ГП Кафасан (Струга). Автопатот започнува кај клучката со A1/A4 кај Миладиновци и од тука продолжува на запад, поминува по обиколницата кај Скопје, па потоа го поврзува Тетово и завршува кај Гостивар. На 25 километарското растојание меѓу Тетово и Гостивар автопатот има по 2 ленти во двата правци, но е без помошна лента, па според некои стандарди **е категоризиран како експресен пат**.
- **Државниот пат A4** почнува кај Граничниот премин Блаце и завршува кај Граничниот премин кај Ново Село. **Автопатски е поврзана само делницата од Миладиновци каде што има клучка со A1 и A2 до Штип, преку Свети Николе**. Оваа 47 километарска делница е пуштена во употреба на почетокот на 2019 г.

На ниту еден од горенаведените автопати нема јавен тоалет. Тоалетите има во склоп на бензинските станици и ситуацијата со пристапноста и чистотата на тоалетите е дадена подолу.

11 Превземено од википедија

12 **Европски пат E75** — дел од мрежата меѓународни европски патишта (Е-патишта), серија главни патишта низ Европа. E75 започнува во Варде, Норвешка во Баренцовото Море, продолжува јужно низ Финска, Полска, Чешка, Словачка, Унгарија, Србија, Македонија, па сè до Ситија на островот Крит во Грција. Поголеми градови каде што минува овој пат се : Хелсинки, Гдањск, Лоѓ, Братислава, Будимпешта, Белград, Скопје и Атина.

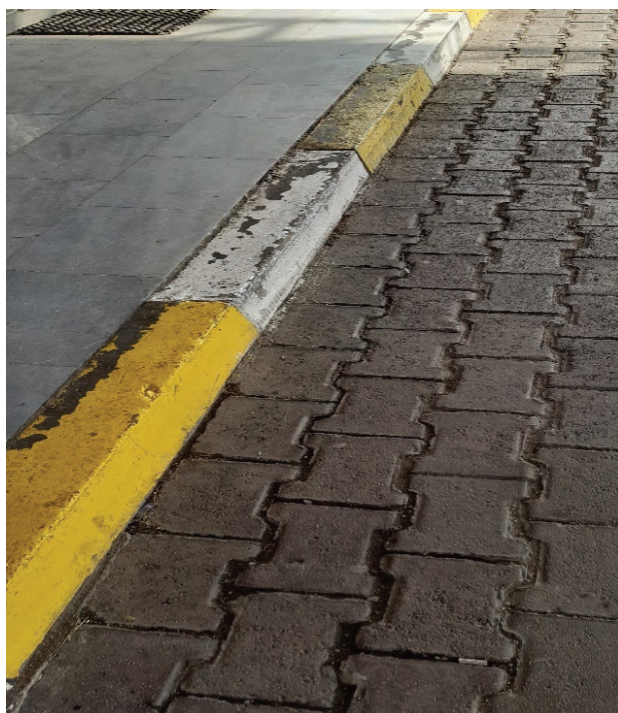
13 **Европски пат E65** — европски пат кој се протега во правецот север - југ која што започнува во Малме, Шведска и оди сè до Хања, пристанишен град на островот Крит во Грција во должина од 4.400 километри. Држави низ кои минува овој пат се: Шведска, Полска, Чешка, Словачка, Унгарија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Црна Гора, Србија, Македонија, Грција. А, додека пак поголеми градови низ кои минува се: Малме, Шчеќин, Брно, Братислава, Загреб, Карловац, Ријека, Сплит, Подгорица, Приштина, Скопје, Битола, Кожани, Хања.



## АВТОПАТ СКОПЈЕ - ТАБАНОВЦЕ - СКОПЈЕ

Граничниот премин Табановце е на 68km од центарот на Скопје (преку обиколницата). Од излезот на Скопје до Табановце има 7 бензински пумпи, а од Табановце до Скопје има 4 бензински пумпи или вкупно 11. Вкупната километража Скопје-Табановце-Скопје е 120 km (од дома до дома) и има 11 тоалети на 11-те бензински пумпи.

Девет (9) од единаесет бензински немаат достапност- навален пристап, за лица со посебни потреби, односно за да се влезе до тоалетот има скала или две. Само на една бензинска пумпа има посебен тоалет за лица во количка.







Од 11 тоалети, еден е со чучавец кој беше чист, но е непрактичен од аспект на постари лица, лица кои не можат да клекнат и сл.



Надворешен тоалет на бензинска пумпа каде тоалетот е прилепен до објектот, има скала да се влезе во тоалетот во кој нема хартија и сапун, но има ви-фи кое навистина функционира!

Интересно е да се разгледуваат тоалетите од аспект на чистота, тоалетна хартија и сл. На оние места каде има потписи закачени на вратите за тоа кој чистел, не се почисти од оние тоалети каде нема список кој го чистел тоалетот. Дополнително, тоалетите на бензинските каде што има ресторани, не се почисти од тие каде нема ресторани. Средна, субјективна оцена за тоалетите е 2,9 (има само една 5-ка).

Во однос на паркинзи и места за одмор, нема соодветно уредени паркинзи за одмор, каде би имало и вода или тоалет. На 50-тина km од Скопје кон Табановце има 2 места кои претендираат да бидат паркинзи, односно места за застанување и одмор на возачите. Од Табановце до Скопје, нема уредено место за застанување и одмор. Според истражувачите и одговорите на испитаниците, најголема бензинска и најуредена за застанување е бензинската на Лукоил.

### АВТОПАТ СКОПЈЕ - ГЕВГЕЛИЈА - СКОПЈЕ

На автопатот од Скопје до Богородица (граничниот премин кај Гевгелија) има 12 бензински пумпи од кои само 5 имаат пристап за лица со количка, два тоалета се со чучавци и пет се надворешни, односно најчесто позади објектот што и не е пријатно да се користи во вечерни часови. Првиот специјален тоалет за лица со посебни потреби (поширок и посебно означен е на 134 km од центарот на Скопје).

На делот од Богородица до Скопје има 10 бензински пумпи со тоалети, од кои 9 се пристапни за лица со посебни потреби. Забележливо е дека на овој правец има и поголема различност на фирми кои имаат бензински пумпи.







И во двата правца само на две бензински пумпи има место за пресоблекување на бебе и тоа само во женскиот тоалет.

Во однос на чистотата, впечатокот е дека зависи од вработените и дека листата со потписи за чистење не е гаранција за чистотата на тоалетите. Средна оцена на дело од Скопје до Богородица е 3,3, а средна оцена на делот од Богородица до Скопје е 3,9 или вкупна средна 3,6.

Она што е очигледно е дека како се оди на југ на државата, така повеќе се инвестира во бензинските и во чистотата на тоалетите.

И во двата правца нема уредени места за застанување. Има места што претендираат да бидат паркинзи, но или не се соодветно уредени или се преполни со ѓубре, нема чешми, корпи за отпадоци... Едноставно на нив може да се застане само доколку навистина се мора.

### ДЕЛНИЦА МИЛАДИНОВЦИ-ШТИП

Делницата Миладиновци -Штип е пуштена во 2018 година. Од Скопје до патарината Миладиновци има две бензински пумпи (на 12 и 14 km) кои се опфатени во делот Скопје – Куманово. Од Миладиновци до Штип има 53 km и две бензински пумпи. Едната бензинска е кај Свети Николе, односно на 30 km од патарината, а втората бензинска е на 5 km пред Штип. На делот од Штип до Миладиновци има само една бензинска. Средна оцена 3,5.

На делницата од Миладиновци до Штип нема место за застанување и освежување или одмор. Доколку сакате да застанете мора да се застане на крајната десна лента со 4 трепкачи. Во тек е изградба на две патарини на тој правец и се надеваме дека ќе се направат соодветни услови за застанување.

### ДЕЛНИЦА ШТИП – РАДОВИШ - СТРУМИЦА

Делницата Штип-Радовиш се надоврзува на автопатот Миладинивци – Штип и вкупната проектирана должина на комплетниот експресен пат А4 е 40,46 километри. На овој пат има една бензинска пумпа пред Штип, една на влез во Радовиш и една пред Струмица. На сите овие бензински пумпи има достапен тоалет.

На патот од Василево до Штип име две бензински пумпи кои се во близина на Василево односно на патот Василево-Скопје и двете имаат достапен тоалет.

Дел од фотографиите за достапоста и чистотата на тоалетите се дадени подолу.



### ДЕЛНИЦА СКОПЈЕ- ГОСТИВАР

Делницата Скопје – Гостивар е со должина од 65 километри (сметано од центарот на Скопје) и доколку не се смета бензинската на излезот од Скопје на Макпетрол, има 5 бензински пумпи, на секои 10-тина клилометри.



## 6. СТАТИСТИЧКИ ПОДАТОЦИ ЗА БРОЈ И СООДНОС НА ИЗДАДЕНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ И РЕГИСТРИРАНИ ВОЗИЛА (поделени по пол и по општини)

Согласно добиените одговори од МВР, во продолжение се дадени податоци за издадени возачки дозволи на мажи и жени во 2018, 2019 и 2020 година.

### 6.1. Издадени возачки дозволи за прв пат во 2020, 2019 и 2018 година (структурирани по пол и по возраст)

Табела 2 – Издадени возачки дозволи за прв пат во 2020, 2019 и 2018 структурирани по пол

Година	Мажи		Жени		Вкупно	
2020	51.133	50.53%	50.051	49.47%	101.184	100%
2019	49.428	52.02%	45.581	47.98%	95.009	100%
2018	41.748	55.87%	32.982	44.13%	74.730	100%

Во 2020 година, во однос на старосната структура, кај жените кои за прв пат се стекнале со возачка дозвола во 2020 година, процентуално најзастапена е возрасната категорија од 21 до 30 години и тоа со 44%, постоа следува возрасната категорија од 16 до 20 години со 35.12%, па возрасната категорија од 31 до 40 години со 15.43%, од 41 до 50 години со 4.58%, од 50 до 65 години со 0.80%, и над 65 со 0.07%.

Во 2019 година, во однос на старосната структура, кај жените кои за прв пат се стекнале со возачка дозвола во 2019 година, процентуално најзастапена е возрасната категорија од 21 до 30 години со 45.93%, потоа возрасната категорија од 16 до 20 години со 32.52%, па од 31 до 40 години со 17.40%, од 41 до 50 со 3.43%, од 50 до 65 години со 0.7% и над 65 години со 0.01%.

Во 2018 година во однос на старосната структура, кај жените кои за прв пат се стекнале со возачка дозвола во 2018 година, процентуално најзастапена е возрасната категорија од 21 до 30 години со 46.57%, следува од 16 до 20 години со 34.50%, од 31 до 40 години со 15,45%, од 41–50 години со 2.95%, од 50 до 65 години со 0.47% и над 65 години со 0.05%.

#### Заклучок:

Бројот на издадени возачки дозволи (за прв пат во 2018, 2019 и 2020 годниа) е речиси идентичен и кај мажите и кај жените, со тоа што се забележува позитивен тренд на изедначување на бројот на издадени дозволи за жени и мажи (набљудувано од 2018 до 2020 год.). Но, кога тоа ќе се спореди со бројот на регистрирани возила по однос на пол, е многу очигледно дека има многу мал број регистрирани возила на име на жени, односно се движи околу 10% од вкупниот борј регистрирани возила за последните три години.

Во однос на издадени возачки дозволи на жени според старосната структура во последните три години, некако и очекувано е дека најзастапена ќе биде категоријата на возрасна структура од 21 до 30 години и се движи околу 45% од вкупниот број за прв пат издадени возачки дозволи на жени. Потоа, исто така може да се каже очекувано, следува категоријата на старосна структура од 16 до 20 години, која изнесува околу 34%.

## 6.2. Вкупен број на регистрирани возила и сооднос на регистрирани возила на име на маж, на име на жена и на име на фирма (за 2018, 2019 и 2020 година)

### Сосотојба 2018

Вкупен број на регистрирани возила во 2018 година е 618.556.

Од нив на име на маж се регистрирани 466.975, на име на жена 62.259 и на име на фирма 89.322, односно само 10.07% од регистрираните возила во 2018 година се на име на жена, 14.44% на име на фирма, а дури 75.49% на име на маж.

Карактеристично е да се издвои дека од вкупниот број на регистрирани возила на име на жена (62.259), 60.530 или 97.2% отпаѓаат на патнички возила и патнички возила со зголемена проодност, 853 или 1.37% припаѓа на мопед, мотицикл, трицикл и четирицикл, а останатите 1.4% отпаѓаат на другите категории на возила.

### Состојба 2019

Вкупен број на регистрирани возила во 2019 година е 699.948.

Од нив на име на маж се регистрирани 527.707 или 75.39%, на име на жена 73.029 или 10.43% и на име на форма 99.212 или 14.17%.

И во 2019 година состојбата е слична како и во 2018, односно од вкупниот број на регистрирани возила на име на жена, 71.061 или 97.3% отпаѓаат на патнички возила и патнички возила со зголемена проодност, 890 или 1.22% припаѓа на мопед, мотицикл, трицикл и четирицикл, а останатите 1.4% отпаѓаат на другите категории на возила.

### Состојба 2020

И во 2020 година состојбата е слична на претходните две, односно од вкупниот број на регистрирани возила во државава, 10.85% се регистрирани на име на жена. Од вкупниот број на регистрирани возила на име на жена се запишани 97.66% патнички возила и патнички возила со зголемена проодност.

Табела 3 – Податоци за регистрирани возила во 2018, 2019 и 2020 (структурирани според пол/машки и женски кај физички лица, и по правно лице)

Година	Маж		Жена		Фирма		Вкупно	
	Број	Процент	Број	Процент	Број	Процент	Број	Процент
2018	466.975	75.49%	62.259	10.07%	89.322	14.44%	618.556	100%
2019	527.707	75.39%	73.029	10.43%	99.212	14.17%	699.948	100%
2020	559.367	75.25%	80.675	10.85%	103.300	13.90%	743.342	100%

Заклучок: Од погоре наведените податоци за последните три години (2018, 2019 и 2020) можеме да согледаме дека од вкупниот број на регистрирани возила, многу мал број на возила се регистрираат на име на жена, односно процентот се движи околку 10%. Околку 75% или 2/3 од возилата во државава се регистрирани на име на маж, а околку 14% отпаѓаат на регистрирани возила на име на фирма. Како што е и погоре наведено, од регистрираните возила на име на жена, околку 97% се патнички возила, што значи жените се многу малку застапени или ги нема воопшто како сопственички на товарни возила, трактори, моторцикли и мопеди и сл.

### 6.3. Број на регистрирани возила разделени по пол (кај физички лица) и на име на фирма поделени по општини, за последните три години (2018, 2019 и 2020)<sup>14</sup>

Гледано по општини за 2018 година, општини каде што процентот на регистрирани возила на име на жена е под 5% (на ниво на општина) се: Босилово – 4.88%, Градско – 3.60%, Дебар – 4.99%, Долнени – 3.99%, **Конче – 2.59%**, Лозово – 3.62%, Маврово и Ростуше – 4.87%, Могила – 4.98%, Новаци – 4.57%.

Општини каде што процентот на регистрирани возила на име на жена е над 10%, се: Вранештица – 13.33%, Другово – 10.87%, Крива Паланка – 10.04%, Куманово – 11.65%, Охрид – 11.64%, Ѓорче Петров – 15.19%, **Аеродорм – 18.98%**, Гази Баба – 10.66%, Карпош-16.92%, Кисела Вода – 15.15%, Центар – 11.61%, Чаир – 11.66%.

Гледано по општини за 2019 година, општини каде што процентот на регистрирани возила на име на жена е под 5% (на ниво на општина) се: Долнени – 4.72%, **Конче – 2.42%**, Лозово – 4.47%, Осломеј – 4.72%, Сарај – 4.99%.

Општини каде што процентот на регистрирани возила **на име на жена е над 10%** се: Битола – 10.19%, Гевгелија – 10.35%, Другово – 15.79%, Зрновци – 10.07%, Кочани – 10.00%, Куманово – 12.33%, Охрид – 12.31%, Ѓорче Петров – 15.98%, **Аеродром – 19.19%**, Гази Баба – 10.98%, Карпош – 17.39%, Кисела Вода – 15.31%, Центар – 12.06%, Чаир – 11.84%.

Гледано по општини за 2020 година, општини каде што процентот на регистрирани возила на име на жена е под 5% се: Долнени – 4.59%, **Конче – 2.60%**, Новаци – 4.21%, Осломеј – 2.56%.

Општини каде што процентот на регистрирани возила на име на **жена е над 10%** се: Битола – 10.37%, Гевгелија – 11.17%, Другово – 14.29%, Зајас – 11.36%, Другово – 14.29%, Зрновци – 10.24%, Кочани – 10.85%, Крива Паланка – 10.39%, Куманово – 12.75%, Охрид – 12.82%, Ѓорче Петров – 16.61%, **Аеродром – 19.66%**, Гази Баба – 11.47%, Карпош – 17.58%, Кисела Вода – 16.19%, Центар – 12.22%, Чаир – 12.34%, Сопиште – 10.68%, Штип – 10.16%.

### 6.4. Собрајќајни незгоди на автопатиштата во 2020 година

Во 2020 година биле предизвикани 359 сообраќајки од лица, од кои 307 машки, 32 женски и 20 нн лица.

Со други зборови, 85.52% од предизвиканите сообраќајки се од машки лица, 8.91% од женски лица. Очигледно е дека далеку е поголем процентот на сообраќајки кои се предизвикани од мажи, но треба да бидеме внимателни со овој податок затоа што треба да го имаме предвид и фактот дека жените имаат возила на свои име само околу 10%, потоа колку жените често возат, за какви потреби и сл.

<sup>14</sup> Општината која е обележана со затемнети букви во точката 6.3 е општина каде што е најмал или најголем процентот во однос на другите наведени општини во овој дел од текстот

## 7. ЛИЧНА ПЕРЦЕПЦИЈА НА ЛИЦАТА ЗА БЕЗБЕДНОСТА НА ПАТИШТАТА ВО ДРЖАВАВА И ПОТРЕБАТА ОД КОРИСТЕЊЕ ТООЛЕТ ДОДЕКА СЕ ПАТУВА (наоди од спроведени интервјуа и фокус групи кои се однесуваат на хигиенски навики и предизвици додека патуваат низ автопатите во државава)

**Во периодот од март до јуни 2021 година, со цел согледување на потребите на жените и мажите возачи од застанување и користење на тоалет, беа направени разговори со 34 испитаници.** Испитаниците се од следните општини: Скопје, Пробиштип, Кочани, Македонска Каменица, Веница, Делчево, Кавадарци, Тетово, Гевгелија.

**Според пол:** 17 женски и 17 машки

Возрасна група на испитаниците:

- 18–29 = 5 испитаници (2 машки, 3 жени)
- 30–39 = 8 испитаници (5 машки, 3 женски)
- 40–49 = 11 испитаници (4 машки, 7 женски)
- 50–59 = 7 испитаници (4 машки, 3 женски)
- 60–90 = 1 испитаничка (1 жена)
- Непознато – 1 испитаник (1 маж)

Според возрасната група на испитаници може да согледаме дека постои одредена сразмерност во однос на вклучени испитаници. Подоминантни се секако возрасните групи од 30 до 60 години кои се и најзастапена категорија на возачи во однос на возраста.

### 7.1. Регистрирани возила на нивно име

Од 17 анкетирани жени, 9 жени се изјасниле дека возилата се регистрирани на нивно имиња, 3 возат службени возила (регистрирани на фирма), а останатите возилата кои ги возат се регистрирани на име на татко или сопруг.

Кај мажите, од 17 анкетирани, 16 се изјасниле дека возилата се регистрирани на нивно имиња, 1 е службено возило.

Овој податок само ја поткрепува и статистиката која ја добивме од МВР каде што бројот на регистрирани возила на име на жена се далеку во помал број од возила регистрирани на име на маж.

### 7.2. Колку години поседуваат возачка дозвола и колку години активно возат?

Четиринаесет (14) од испитаниците поседуваат возачка дозвола повеќе од 20 години. Најголемиот дел од нив и активно возат повеќе од 20 години (мажи – 6/жени – 8).

Четиринаесет испитаници имаат од 11 до 20 години возачка дозвола, од кои жени 6 и мажи 8.

Од 0 до 10 години возачка дозвола имаат 6 испитаници (3 жени и 3 мажи)

Неколку од испитаниците одговорија дека имаат поголем број години на активно возење од години што поседуваат возачка дозвола, што укажува на тоа дека возеле без возачка дозвола, односно пред официјално да се стекнат со возачка дозвола. И кај неколку испитаници беше забележано дека поседуваат подолг број години возачка дозвола, но многу мал број години се активно возачи.

### 7.3. Возење во град и на отворено

Поголемиот број од испитаниците (29) одговорија дека возат и во град и на отворено. Петмина од испитаниците одговорија дека возат претежно низ град при што четири (4) од нив се жени, а еден е маж. При разговорот, жените кои се во брак, потенцираа дека кога одат на подолги патувања, најчесто вози сопругот. Останатите се во групата која вози и на отворено.

### 7.4. Безбедност на автопат

На прашањето дали се чувствуваат безбедно на автопат, најголем дел од испитаниците (21 испитаник од кои 11 жени и 10 мажи) одговорија дека не се чувствуваат безбедно, од најразлични причини: најчесто е поради непочитување на правилата и ниската сообрајќајна култура од страна на другите учесници во сообрајќајот, поради лоша и недоволна хоризонтална или вертикална сигнализација која доаѓа до израз посебно во вечерните часови или кога ќе се стемни или кога врне, нередовното чистење на одрони на патот, истрчувањето на животни и немање на осветлено место да се застане. Седум (7) лица се чувствуваат безбедно, а останатите 6 лица се чувствуваат делумно или не баш безбедно. Образложението е дека се чувствуваат безбедно заради близината на населени места, а небезбедно посебно на регионалните патишта.

### 7.5. Потреба да се застане додека патуваат

Триесет и три (33 од 34) испитаника одговориле дека имаат потреба да застанат при патување. Најчеста причина е одење во тоалет или кратко освежување и на возачите, но и за семејството, посебно кога се возат помали деца.

Најчесто луѓето застануваат на бензинска пумпа или на обележан паркинг. Доколку паркингот не е осветлен, одат до најблиската бензинска пумпа.

„Ние сме единствени што немаме средени паркинзи на автопат, јас не знам како му дале технички прием на автопатот без соодветни паркинзи на одредена километража. А на паркинзите мора да има пристап до тоалет и санитација, но и да бидат осветлени.“ – изјава на еден од испитаниците

На прашањето што прават доколку нема бензинска во близина, а им се оди во тоалет, имаше најразлични одговори. Најчесто луѓето се приморани да „стискаат“ (воздржуваат) до следна бензинска станица или пак застануваат на отворено. Тука има мала разлика во одговрите на жените и мажите. Жените бараат грмушка за да се скријат што дополнително им го развива стравот и несигурноста, а мажите палат 4 трепкачии или бркаат грмушка или застануваат покрај возилото. Дел од жените се изјаснија дека

многу внимаваат што и дали да се напијат вода пред и за време на возење бидејќи не знаат каде ќе има соодветно место за застанување.

„Стискам, или не пијам вода додека возам“ - изјава на жена испитаник

„4 трепкачи и застанувам било каде“ - изјава на маж испитаник

„За нас и некако ќе се снајдеме, ама за децата е поголем проблем, сега се потпораснати и не сакаат да одат во природа“ – изјава на жена испитаник

Во однос на чистотата и достапноста на тоалетите, сите испитаници се согласуваат дека чистотата е на незавидно ниво. Воглавно поплаките се на пристапот до тоалетот, чистотата, тоалетната хартија и сапун.

„Генерално тоалетите на бензинските станици не исполнуваат основни стандарди, пред сè во поглед на чистотата, а доколку и се чисти им недостасува сапун, тоалетна хартија или хартија за бришење раце.“ – изјава на еден од испитаниците

## 7.6. Препораки за достапност на тоалети

Повеќе од половината од испитаниците (20 од 34 – 11 мажи и 9 жени) сметаат дека треба да има тоалет на растојание од 30 km, а скоро една третина (11/34) од испитаниците од кои 7 жени и 4 мажи, сметаат дека треба да има тоалет минимум на 50 km. Од останатите тројца испитаници една жена смета дека треба да има тоалет како на автопатот во Србија, а двајца мажи немаат мислење.

Во однос на тоа дали тоалетот треба да биде јавен или во рамки на бензинска пумпа, одговорите секогаш се поврзуваат со чистотата и осветленоста, односно безбедноста на возачите. Испитаниците сметаат дека треба да има и јавни тоалети заради средствата што ги плаќаат за патарините и при регистрација на возилата, но да бидат на осветлени места за одмор и да бидат редовно одржувани.

„Тоалетот може да биде јавен и во рамки на бензинска пумпа. Мислам дека доколку тоалетот е јавен воопшто нема да се води сметка за чистотата и хигиената во него. Во рамки на бензинска пумпа тоалетите би биле почисти (иако не верувам соодветно чисти).“ – изјава на еден од испитаниците

Во однос на сумата која се спремни да ја платат, 12 испитаници (од кои пола жени пола мажи) сметаат дека сумата треба да биде до 20 денари, 9 испитаника од 30–60 денари (5 од нив се жени, а останатите 4 мажи), две жени би платиле и до 100 денари, а останатите сметаат дека не треба да се плаќа бидејќи се плаќа патарина (4 жени и 7 мажи).

Тринаесет испитаници, од кои 8 жени и 5 мажи не би прифатиле работа поврзана со секојдневно возење заради безбедноста, напорот, но и домашните обврски.

„Мислам дека не би прифатила таква работа (поврзана со секојдневно патување надвор од градот) затоа што условите на патиштата генерално не се добри. Не станува збор само за тоалетите и местата каде што може да се застане, туку и за состојбата на самите патиштата (лош асфалт и дупки), лошото обележување кога се работи на патот (посебно во ноќни услови), лошата сигнализација (насоки кон одредени места), несвесни возачи.“ – изјава на жена испитаник

Од сето погоре анализирано, може да се заклучи дека и жените и мажите не се чувствуваат безбедни на патиштата низ државата, сите подеднакво имаат потреба да застанат и да се освежат или да појдат до тоалет, сакаат чисти и достапни тоалети за кои се спремни да платат и некоја симболична сума, а жените се спремни да платат и поскапо само да има каде да одат во талет а не да „бркаат грмушки“ или да „стискаат“ затоа што им е страв кога се сами да застанат и излезат од возило (што не е случај со мажите).

„Госпоѓо, интересен ви е проектот. Не е само за жени, и мажите имаме проблем. Во услови на корона, не можеме никаде ни раце да измиеме.“

## 7.7. Разговори со сопственици на различни компании кои прават некаков превоз или транспорт

Во текот на истражувањето направивме и интервјуа со шест сопственици на бизниси поврзани со превоз, кетеринг и брза пошта од кои две се жени, а четворица мажи. Од овие разговори може да се заклучи дека кога станува збор за работни позиции



поврзани со почесто патување надвор од градот, жени не се пријавуваат на огласите за работа. Жени не се пријавуваат за работа како возачи на камиони, но има жени вработени кои работат разносување на храна и помали пратки низ град. Од еден сопственик на камиони имаше и исказ дека се знае каде е местото на жената.

## 8. ПРЕДЛОГ НАЧИНИ ЗА ФИНАНСИРАЊЕ И МЕНАЏИРАЊЕ НА ЈАВНИ ТООЛЕТИ НА АВТОПАТ

Постоењето и одржувањето на јавните тоалети особено на автопатиштата вклучуваат голем број тешки институционални прашања. Управувањето со јавните тоалети како и нивното одржување е тежок предизвик, иако одредени светски искуства покажуваат дека има доста успешни примери.

Светските искуства, исто така, говорат дека постојат неколку начини на финансирање и одржување на јавните тоалети на автопатиштата. Дел од овие начини ќе бидат накратко образложени подолу.

### 8.1. Предлог начини на финансирање и одржување на јавни тоалети на автопатите

1. Јавни тоалети кои се во сопственост на претпријатије кое стопанисува со државни патишта при што комплетно и целосно се финансираат и одржуваат од страна на ова претпријатие за државни патишта.

Начинот на финансирање може да биде:

- a) бесплатно за корисниците, а трошоците да бидат покриени од буџетот на ова претпријатие кое го добива од патарините
- b) од дополнително минимално зголемување на цената на патарините која ќе се однесува на користење на квалитетен јавен тоалет со сите пропратни делови.
- c) бесплатно за корисниците, а трошоците ќе бидат покриени преку поставување на реклами на одредени фирми кои ќе плаќаат за тоа

2. Јавни тоалети кои ќе бидат во сопственост на претпријатие кое стопанисува со државни патишта, а ќе бидат давани под закуп на надворешни оператори кои ќе имаат обврска да обезбедат целосна функционалност и одржување на јавните тоалети. Закупот ќе биде даван на период од 3 години. Во овој дел може да има неколку видови на договори меѓу претпријатијето во зависност од условите, околностите и начините на финансирање (менаџерски договор, т.н. лизинг, концесија).

За оваа услуга финансирањето може да биде на три начина:

- a) со самостално напаќање на услугата од страна на закупаецот со лимитирана цена поставена од страна на соодветното претпријатије;
- b) услугите се бесплатни за корисниците, а претпријатијето наплаќа преку зголемена цена на патарините и трансферира средства до закупаецот;



- с) услугите се бесплатни за корисниците на јавниот тоалет, а закупецот се финансира преку поставување одредени реклами и нудење на дополнителни производи и услуги кои ги наплаќа
3. Во приватна сопственост односно приватна компанија е сопственик и менаџира со јавните тоалети. Во овој дел размислувавме за малку поразличен концепт од најголемиот дел што се нуди и го ние го нарековме „Еко стоп“ – односно целта е да им се понуди на возачите и патниците на автопатите место каде што можат да застанат, да направат пауза и да одморат во една еколошка средина (каде ќе има дрва, цвеќиња, и други дополнителни елементи) за разлика од останатите тоалети кои се главно на бензински пумпи, каде што често пати додека се прави пауза мириса на бензин, на издувните гасови од возилата, како и постоењето на потенцијалната опасност дека сме опкружени со запалливи материји за кои што има предупредување и на самите бензински и сл. Ова „Еко стоп“ идеја е замислена покрај јавни тоалети, приватниот оператор да може да понуди и дополнителни активности за одмор и освежување.

Начинот на финансирање, може да биде преку:

- а) Директно наплаќање од страна на корисниците за користењето на јавниот тоалет
- б) Преку рекламирање на одредени компании на овие места кои ќе плаќаат за тоа, а услугата ќе биде бесплатна за корисниците
- с) Преку нудење други производи и услуги за кои ќе се наплаќа преку поставување на кафемат, машина за хигиенски производи (на пр. влошки, влажни марамички и сл.), машина за храна (која е подолготрајна), грисини и безалкохолни пијалаци.
- д) Комбиниран метод од првиот и третиот предлог, односно оние лица кои ќе купат нешто од автоматите/машините, ќе добијат купон/код со кој бесплатно ќе може да користат тоалет, а оние кои само ќе користат тоалет, ќе треба да платат за таа услуга.

## 8.2. Потенцијални трошоци за функционирање на јавен тоалет на автопат:

### 1. Оперативни трошоци

#### 1.1. Трошоци за плати:

- Хигиеничари кои ќе се грижат за навремено дополнување на сите потрошни материјали како и одржување на хигиената на тоалетите
- Технички лица кои редовно ќе проверуваат дали тоалетот и пропратните елементи се технички исправни и безбедни односно стабилност на тоалетните плочки или керамичките тоалети, состојбата на сидовите и кровот, состојбата на вентилациониот систем, функционалноста на вратите и сите брави, функционалноста на чешмите и славните, функционирањето на канлизацијата и одводот/системот за отпадни води (ова може да биде и како надворешна услуга преку договор, не мора да е вработување)
- Лица за набавка, лица за контрола на хигиена и сметководство (ова може да биде и како надворешна услуга преку договор, не мора да е вработување)

- Обезбедување – доколку тоалетот се наоѓа на помалку прометна локација, со цел да се обезбеди безбедност за корисниците на услугите, но и заштита на тоалетите од кражба, кршење и сл. (ова може да биде и како надворешна услуга преку договор, не мора да е вработување)

### **1.2. Материјали за одржување**

- во санитарниот јазол – вода, тоалетна хартија, автоматско средство за дезинфекција на тоалетна школка/јазол, корпи за отпадоци
- за миеење раце – вода, течен сапун на сензор, славини на сензор, хартија за бришење раце или за сушење, корпи за отпадоци; во услови на епидемија да се обезбедат сензорски дезинфекциони средства
- за чистење на тоалетниот простор – вода, метла со длого рачки, сунѓер, ракавици, дезинфекциони средства, и други средства за чистење

### **1.3. Трошоци за комунални услуги – струја, вода, ...**

## 9. ПРЕДЛОГ ТООЛЕТ СО ПРЕСМЕТКА ЗА ПОСТАВУВАЊЕ/ИЗГРАДБА И НЕГОВО ОДРЖУВАЊЕ

Предлог тоалетот со пресметката, која е дадена изворно во продолжение, е подготвена од страна на „ЗАДИНГ31“ ДООЕЛ – Скопје и проектант Мила Габунџа.

**ЗАДИНГ 31**  
ЗАДИНГ31 ДООЕЛ СКОПЈЕ

**ПРЕДМЕТ:** ПРОЕКТ ЗА ПОСТАВУВАЊЕ НА ТООЛЕТНИ ЕДИНИЦИ

за јавна употреба

**ЛОКАЦИЈА:** Јавни патишта низ Р.Северна Македонија

**ПРОЕКТНА**

**ДОКУМЕНТАЦИЈА:** „ЗАДИНГ31“ ДООЕЛ - СКОПЈЕ

**ПРОЕКТАНТ:** МИА Мила Габунџа

**ДИРЕКТОР:** Мила Габунџа

СКОПЈЕ, јули, 2021

**ТЕХНИЧКИ ОПИС**

### 1. ОПШТО

За потребите на проектот „Јавни тоалети на јавните патишта низ државата“, изработен е проект - прототип на јавен тоалет, наменет за мажи, жени и деца, кои се дел од патниот сообраќај низ државата. Овој јавен тоалет е предвиден, заедно со пропратните негови делови, да се поставува на мапирани јавни површини покрај патиштата низ државата, одредени како паркиралишта. Предвидени се како модуларни, лесно вклопливи во околината и теренот и истите се за јавна употреба. По согледување на потребите на жените и мажите возачи од застанување и користење на тоалет, овој проект има цел да го подобри квалитетот, безбедноста и ефикасноста на транспортните операции на јавните патишта низ Република Северна Македонија.

### 1. СТАНДАРДИ И НОРМАТИВИ

Според „Правилникот за стандарди и нормативи за проектирање на јавни патишта“ (Службен весник на РМ, бр. 60 од 16.5.2012 година) донесен од Министерство за транспорт и врски, „Одморалишта опфаќаат издвоена површина покрај патна делница, на која што покрај основната функција за паркирање (паркиралиште) се лоцираат и објекти и содржини кои покриваат поширок распон на барања и потреби на корисниците на патот. Одморалиштата подразбираат подолго задржување на корисниците (30-90 минути) и мораат да имаат раздвоени паркинзи по видови на возила (патнички, товарни, автобуси). Ги содржат сите програми на паркиралиште со проширени содржини и функции.“ Според член 68, став 3, „Едно одморалиште треба да биде опремено минимум со: паркинг, пешачки патеки, клупи за седење, чешма, WC, сенки (надстрешници) и корпи за отпадоци.“

## 2. ТЕХНИЧКО РЕШЕНИЕ

Во основа, оваа таканаречена „тоалетна единица (unit)“ истовремено ќе претставува јавен тоалет и одмаралиште за учесниците во сообраќајот на јавните патишта низ Република Северна Македонија. Платформата на која се поставени тоалетните единици е со димензии 900 x 900, односно 9,0 x 9,0 метри, но истото е со можност за адаптација на локацијата, а во зависност од теренот. Единицата е составена од машки, женски и детски тоалет. Предвидени се да секоја од нив може да се ротира и поврзе со останатите две, а сепак да се поставени на постоечката платформа. Предвидени се тоалети за лица со посебни потреби, како и дел за нега на бебиња во тоалетот за деца. Во женскиот тоалет, предвидено е дополнитено по уште еден мијалник во секоја кабина, со цел полесно одржување на менструалната хигиена. Во задниот дел од тоалетната единица, предвидена е просторија за хигиена, односно просторија во која би биле складирани сите потребни средства кои би ги користел/а компанијата или личноста која би вршела одржување на тоалетите. Како дел за одмор, предвидени се две клупи, како и дополнитено осветлување пред влезот во тоалетите. Подот на платформата е изработен од WPC композитни даски за поголема издржливост и истите се поставени на разминување со празнини помеѓу нив. Празнината е предвидена за садење на трева со цел втопување на платформата во самиот терен.

За изведба на овие тоалетни единици, предвидени се две варијанти. Имено, едната варијанта која е поекономична, предвидено е да се изведе со сидање од лесни бетонски или керамички блокови и истите да се обложени со демит термоизолациона фасада од надворешна страна. Внатрешноста на сидовите предвидено е да се малтерисани со цементен малтер и намачкани со хидроизолација до висина од 150cm. Над хидроизолацијата предвидени се гранитни плочки со цел подобро одржување на хигиената во тоалетите. Санитаријата е предвидена од бел фајанс, но чешмите и аксесоарите во тоалетот се предвидени да бидат на сензори (за поголема хигиена).

Втората варијанта, која е веќе прифатена и применета во други европските земји и низ светот, но е со повисока цена, е да се изработени од инокс. Оваа варијанта е погодна за локации подложни на вандализам бидејќи сите делови од тоалетната единица, вклучувајќи ја санитарнијата и аксесоарите се специфично изработени од не'рѓосувачки челик - инокс.

Составил:

маг.инж.арх Мила Габунџија

## ПРЕСМЕТКА за изработка на јавни тоалети

Пресметката, која е дадена изворно во продолжение, е подготвена од страна на „ЗАДИНГ31“ ДООЕЛ – Скопје и проектант Мила Габуника.

Реден бр.	опис	единечна мерка	количина	единечна цена	вкупна цена
<b>КАРАБИНА</b>					
A.1	Изработка на темели/темелна конструкција	m <sup>2</sup>	81	4,800ден.	388,800ден.
A.2	Сидање на фасадни и преградни сидови cod=15и d=20cm со изработка на либажни слоеви и столбови на фасадните вкрстувања	m <sup>2</sup>	122	3,000ден.	366,000ден.
A.3	Изработка на кровно покривање од:(долу кон горе) глети молерај,ГКП плочина алум.потконструкција, дрвена граѓа, изолација со терхартија и пластифициран чел.лим	m <sup>2</sup>	57	6,150ден.	350,550ден.
A.4	Набавка и транспорт на потребни материјали и изработка на ДЕМИТ фасада со 8cm стиропор и сите потребни елементи (лепак,лајсни,подлога ...)и пластифициранабриб.	m <sup>2</sup>	95	1,510ден.	143,450ден.
A.5	Набавка и монтажа на потребни материјали за изработка на водоводна и фекална инсталација, вклучувајќи: PVC цевки и пропратни елементи за фекална канализација,сифони за одводнување,PPR цевки за водоводна инсталација и изолација за истите, влезни и ЕК вентили, водомер и пропратни фасонски елементи, до влез/излез од тоалетната единица	m <sup>2</sup>	81	615ден.	49,815ден.
A.6	Набавка на материјали и изработка на Електротехничка инсталација (вклучувајќи и галантерија)	m <sup>2</sup>	81	1,210ден.	98,010ден.
	канделабри -набавка и монтажа	ком	2	31,000ден.	62,000ден.
<b>ЗАВРШНИ РАБОТИ</b>					
A.7	Изработка на хидроизолација-хидромалфлекс и самолеплива трака за изолација на кошевите, набавка и монтажа на лепење на гранитни подни и сидни плочки(комплет позиција)	m <sup>2</sup>	196.66	1,250ден.	245,825ден.

А.8	Набавка и монтажа на:				
	шолја	ком	6	6,100ден.	36,600ден.
	мијалник	ком	7	6,100ден.	42,700ден.
	Сензорски батерии за мијалник	ком	8	4,950ден.	39,600ден.
	Писоар и сосензор	ком	2	12,750ден.	25,500ден.
	Акcesoари за лица со физичка попреченост	ком	2	3,100ден.	6,200ден.
А.9	Набавка и монтажа на НРЛ композитни плочи Наменети за прегради помеѓу тоалетни кабини	m <sup>2</sup>	30	9,150ден.	274,500ден.
	Акcesoари за кабини	ком	6	1,510ден.	9,060ден.
А.10	Набавка и монтажа на метални жалузини за проветрување на тоалетите	ком	4	9,150ден.	36,600ден.
А.11	Набавка и монтажа на врати за влез во тоалетите Со димензија 100x205, со заштита за надворешни влијанија	ком	4	36,900ден.	147,600ден.
А.12	Набавка и монтажа на WPC композитни панели монтирани на потконструкција пред влез во тоалетите	m <sup>2</sup>	20	4,500ден.	90,000ден.
А.13	Набавка и монтажа на клупи од дрво и челични профили	ком	4	8,200ден.	32,800ден.
А.14	Набавка и монтажа на акcesoари :				
	за тоалет	ком	6	900 ден.	5,400 ден.
	за течен сапун на сензор	ком	8	1,800 ден.	14,400 ден.
	сензор на врата	ком	6	2,000 ден.	12,000 ден.
	фен за раце	ком	4	6,050 ден.	24,200 ден.
	за хартија	ком	6	1,800 ден.	10,800 ден.
	сензор за шолја	ком	6	6,800 ден.	40,800 ден.
	сензор за писоар	ком	2	6,750 ден.	13,500 ден.
	<b>ВКУПНО:</b>				<b>2,566,710ден.</b>



ОСНОВА НА ТООЛЕТНА ЕДИНИЦА

ЛЕГЕНДА	
бр. просторија	m2
01 ТООЛЕТ ЗА ЖЕНИ	16.00
02 ТООЛЕТ ЗА МАЖИ	17.00
03 ТООЛЕТ ЗА ДЕЦА	9.50
04 ХИГИЕНА	2.31
<b>44.81 m<sup>2</sup></b>	

архитект Мила Габунија

**ЗАДИГ 31**  
 ЗАДИГ31 ДООЕЛ СКОПЈЕ  
 Ул. Прашка Бр.15/1-73, Скопје  
 моб: +389 71 252 938  
 ЕДБ: 4057021553731  
 Ком. банка ж.с-ка: 300000004596381

ПРЕДЛОГ ПРЕСМЕТКА за одржување на јавен тоалет

Потенцијални трошоци за функционирање на јавен тоалет на автопат	единица	број на единици	единечна цена (во мкд)	субтотал
Вработување на три лица за одржување на тоалетот на месечно ниво (25.000 ден бруто)	лице	3	25.000,00	75.000,00
Техничко одржување и обезбедување	месец	1	15.000,00	15.000,00
Администрација	месец	1	5.000,00	5.000,00
Потрошни материјали	месец	1	10.000,00	10.000,00
Режиски трошоци	месец	1	12.000,00	12.000,00
Трошоци за инвестициско одржување	месец	1	10.695,00	10.695,00
<b>Вкупно трошоци</b>				<b>127.695,00</b>

Ефект	Трошоци/Е
ефект - 30 лица ако го користат дневно = 900 мкд месечно	142
ефект - 50 лица ако го користат дневно = 1500 мкд месечно*	85

\*ова е трошокот по лице што би го користело тоалетот

Ограничување на пресметката: прикажаната пресметка погоре е предлог пресметка според нашите сознанија.

Имајќи ги предвид податоците од истражувањето, предложените модели за финансирање и одржување, како и пресметката на потенцијалните трошоци спрема ефектот, искуствата од другите земји, препорачана сума која граѓаните би можеле да ја платат за користење на тоалет е 50 денари, односно не повеќе од 1 евро. Останатиот дел за покривање на трошоците може да се покрие од реклами или други услуги (кафемати и сл), односно во зависност од моделот на финансирање.

## 10. ПРИДОБИВКИ ОД ФУНКЦИОНАЛНИ ЈАВНИ ТООЛЕТИ НА АВТОПАТИТЕ НИЗ ДРЖАВАВА

- Непречениот пристап до јавен и функционален тоалет низ автопатите во државава ќе придонесе кон подобрувања во повеќе сфери на општественото живеење. Дел од нив се дадени во продолжение.
- Тоалет на автопат кој што е чист, безбеден и пристапен ќе придонесе кон намалување на родово заснованото насилство затоа што во кратката анализа која ја направивме најголем дел од жените се изјаснија дека не се чувствуваат безбедно да застанат на автопат и да обаваат физиолошки потреби доколку тоалетот е на локација која не е безбедна и не е доволно осветлена, а дотолку повеќе ако воопшто и нема достапен тоалет. Дел од нив посочија дека доколку им се оди во тоалет, а во близина нема бензинска пумпа, се приморани да се воздржуваат до следната бензинска или пак да застанат на отворено. Ова кај жените дополнително го развива стравот и несигурноста. Кога пак како учесници во сообраќајот се јавуваат и децата, потребата за користење на соодветен тоалет е зголемена, а пристапот до функционален тоалет е дополнителен проблем.
- Анализата која ја направивме, ни покажа дека луѓето кои патуваат на подолги дестинации, а особено жените, често пати се воздржуваат од редовно конзумирање течности (за да избегнат потреба за мокрење) и од редовно мокрење поради несоодветните (нечисти, непристапни, нефункционални) јавни тоалети на автопатите низ државава. Докторите нагласуваат дека е потребно редовно мокрење затоа што кога недоволно мокрине или премногу го одложуваме мокрењето, концентрацијата на урината станува поголема, а тоа значи дека има повеќе токсини кои треба да се исфрлат. Недоволниот број на јавни тоалети и недоволно честото празнење кај секој човек може да предизвика проблеми. Вообичаено жените се поподложни на овие проблеми, пред сè поради пократката уретра, како и анатомската блискост со матката. Ова е дотолку повеќе изразено кај луѓето кои од различни причини имаат потреба почесто да патуваат низ републикава и следствено на тоа и потреба од почесто користење на јавните тоалети. Најчестите проблеми кои се јавуваат како резултат на нередовното мокрење, и кај мажите и жените, се: инфекции на уринарниот тракт, воспаление на бубрезите, нефролитијаза, хидронефроза, па дури и акутна/хронична бубрежна инсуфициенција (намалена или изгубена бубрежна функција). Сите овие состојби предизвикуваат непријатно искуство кај било кој човек, кое може да биде многу болно. Па оттука можеме да констатираме дека чист, безбеден, функционален и пристапен тоалет би влијаел врз намалување на сите претходно наброени здравствени проблеми кои се јавуваат како резултат на нередовно мокрење и недоволно конзумирање течности. Затоа треба сите да се грижime за нас и да се обидеме да си помогнеме колку што можеме, да пиеме многу вода, добро да се хидрираме, да одржуваме хигиена и да не дозволиме секојдневните работни обврски и проблеми да се поважни од нашето здравје.
- Лицата со попречености, а особено жените со попречености се соочуваат со уште поголеми проблеми кога треба да користат тоалет на автопат, затоа што од фактичката состојба која ја констатиравме на терен, најголем дел од јавно достапните тоалети не се пристапни за лицата со попречености. Според „Правилникот за начинот на обезбедување на непречен пристап, движење



(хоризонтално и вертикално), престој и работа на лица со инвалидност до и во градби со јавни и деловни намени, градби со намена, домување во станбени згради, како и градби со станбено-деловна намена" донесен од Владата на РМ<sup>15</sup> во чл.18 се утврдени стандарди што се треба да има едно WC за да се смета дека е пристапно за овие лица. Дел од тие стандарди се наведени во фуснотата дадена во продолжение.<sup>16</sup> Овој правилник вели дека доколку станува збор за јавен тоалет, тогаш потребно е да има посебен влез, издвоен од машките и женските санитарни групи и од влезната врата на објектот до вратата на јавното WC, да биде изведена релјефна линија на водење во широчина од најмалку 40 см, изведена релјефно со жлебови поставени во правец на движењето; како и сликовит приказ со точно утврдени ознаки. Па оттука можеме да констатираме дека функционален и пристапен тоалет на автопатите низ Македонија подразбира тоалет кој ги исполнува и наведените критериуми и стандарди во споменатиот Правилник.

- Се претпоставува дека тоалет кој е безбеден, чист, функционален и достапен на автопатите низ републиката ќе влијае кај поголем број на жени да почнат да се занимаваат со професија професионални транспортери, односно жени кои би управувале со транспортно моторно возило.
- Добриот пристап до санитација, воедно, ќе придонесе и кон подобрување на имиџот на Република Северна Македонија како туристичка дестинација и би се очекувало да има зголемена фреквентност на странски возила односно туристите кои патуваат транзит низ Македонија, би се задржале подолго време, а со тоа потенцијално и би оставиле повеќе финансиски средства во државава (преку купување храна, освежителни пијалаци и сл).

15 Службен весник на РМ; бр.17, 5 февруари 2015 година, стр.42 до 56

16 WC-то треба да има:

- врата со широчина на светлиот отвор од најмалку 90 см. која се отвара на надвор;
- пристапна квака согласно одредбите на членот 30 од овој правилник;
- вграден механизам за отварање на вратата од надвор во случај на повик за помош;
- електрични инсталации изведени согласно член 29 од овој правилник;
- WC шолја заедно со даска за седење со висина од 45 до 50 см.;
- до WC шолјата да бидат вградени два држачи за раце со должина од 90 см., поставени на сид на височина од 80 до 90 см. од површината на подот;
- најмалку еден држач за рацете, кој треба да биде преклопен и тоа оној од пристапната страна на WC шолјата, а другиот може да биде фиксно прицврстен на подот;
- раздалеченоста на предниот раб на WC шолјата од сидот треба да биде најмалку 65 см.;
- уредот за пуштање на вода од WC казанчето треба да биде поставен на висина од 70 см. од површината на подот или да биде изведено сензорско пуштање на вода во WC шолјата;
- конзолен мијалник со широчина од најмалку 50 см., поставен на височина од најмалку 80 см., со сифон сместен во сид или покрај сидот;
- славина - еднорачна мешалка или вградено сензорско отварање и затварање на водата;
- широчина на слободен простор пред WC шолјата од најмалку 90 см.;
- широчина на слободен простор пред мијалникот од најмалку 90 см.;
- слободен простор за завртување на инвалидска количка во радиус од најмалку 150 см.;
- закосено огледало чиј долен раб ќе биде поставен на височина од 100 см.;
- закачалка за облека поставена на висина од 120 см.;
- алармен уред со прекинувач на притисок или на врвца за повлекување, поставен на височина од 60 см.;
- друга опрема достапна од инвалидска количка, која нема да пречи на движењето, прицврстена на сид, изведена контрастно во однос на подот и сидовите;

**ПРИЛОГ 1****Прашања за фокус групи и интервјуа- жени и за мажи**

- Колку години имате возачка дозвола
- колку години активно возите
- дали возилото е регистрирано на ваше име
- дали возите само низ град или и на отворен пат
- дали се чувствувате безбедни на автопатите низ државата и што допринесува за вашето чувство
- дали имате потреба да застанете додека патувате
- каде застанувате најчесто?
- доколку нема бензинска а ви се оди во тоалет, што правите?
- мислење за чистота, достапност на тоалетите на бензинска станица?
- на колку км сметате дека треба да има достапен тоалет?
- дали тој треба да биде јавен или во склоп со бензинска пумпа?
- дали и колку би платиле за користење на јавен, чист тоалет?
- доколку треба секој ден да возите – дали би прифатиле таква работа? (образложете го одговорот)
- што сметате дека е битно за еден јавен тоалет?

**Прашања за разговори со дистрибутивни и транспортни компании**

- Со колку возила располагате и која категорија на возачка дозвола е потребна
- Од кој пол и возрасна група се возачите
- Дали имате жени возачи?
- Дали некогаш сте имале жени возачи?
- Дали би примиле жени возачи?
- Ако не ви се пријавуваат за оглас дали сте прашале зошто?
- Што мислите, субјективно, зошто не се пријавуваат за дистрибутери?
- Дали патиштата ни се сигурни за жени возачи?
- Што би подобриле на автопатите вие лично, како возач, за да се чувствувате по пријатно?

## ПРИЛОГ 2

**До: Јавното претпријатие за државни патишта  
(имател на информацијата)**

**Б А Р А Њ Е**

**ЗА ПРИСТАП ДО ИНФОРМАЦИИ ОД ЈАВЕН КАРАКТЕР**

Од: Здружение за социјални иновации и одржлив развој РАДАР, ул. Партение Зографски, 33-б, Скопје, Mail: radar.org.mk@gmail.com

(се наведуваат податоци за Барателот: назив, име и презиме, адреса, тел, фах, е-маил)

Застапник / полномошник на барателот на информацијата: \_\_Гордана Несторовска, претседателка, ул. Коста Новаковиќ, 20/1-11, Скопје, тел. 070-388-258, маил: nestorovska.gordana@gmail.com

(се наведуваат податоци за можниот застапник/полномошник на Барателот: назив, име и презиме, адреса, тел, фах, е-маил)

Врз основа на член 4 и член 12 од Законот за слободен пристап до информации од јавен карактер (Службен весник на Република Северна Македонија број 101/2019), од Имателот ја барам следната информација од јавен карактер:

1. Доставете ни податоци за вкупна километража на државни патишта (поделени по категории) во земјава и вкупен број на активни патарини во земјава?
2. Дали има некое воспоставено правило на колку километри и на какви патишта се поставува патарина?
3. Доставете ни податоци за тоа колкав е вкупниот приход по основ на плаќање на патарини за 2020/2019/2018 година? Ве молиме да ја наведете и колку е нето добивката на претпријатието за 2020/2019/2018 година.
4. Доставете ни податоци за тоа колкави се вкупните трошоци за одржување само на патарините вклучувајќи ги и платите на вработените и ангажираните лица на патарините.
5. Колку средства се собираат по основ на регистрација на возила- ставка одржување на патиштата за последните три години 2020/2019/2018
6. Каде може да се најде Стратегијата за развој и одржување на државните патишта која се споменува и во законот?
7. Ве молиме да ни доставите информација дали на некоја патарина има јавен тоалет кој може да го користат патници и доколку има на која патарина е?
8. Дали постои обврска за изградба на места за одмор – паркинзи и на колку км? Што сè треба да содржи местото за одмор? Доколку постои ваква обврска, во чија надлежност е истата?
9. Дали постои обврска за поставување на јавни тоалети на патиштата низ земјава и ако постои таква обврска на колку км треба да се постават истите и според кои стандарди?
10. Дали како Јавно претпријатие за државни патишта имате планирано да градите тоалети на некој од автопатите? Дали има некој стандард кој го следите или би го следеле при изградба на тоалет, во смисла колку санитарни чворови се ставаат во јавен тоалет, какви видови тоалети, достапни за инвалидизирани лица, за родители со деца и бебиња и сл.?
11. Дали се поставуваат информации на автопатите на колку км има јавен тоалет за луѓето навреме да бидат информирани?
12. Дали како Јавно претпријатие за државни патишта имате направено проценка колку кошта изградба и годишно одржување на еден јавен тоалет?
13. Доколку е направена проценка колку кошта одржувањето на тоалетот, што сè се подрабира под одржување на еден јавен тоалет (да има сапун, тоалет хартија, средство за дезинфекција и сл.)
14. Колку средства од буџетот на претпријатието за 2018, 2019 и 2020 се потрошени по основ на одржување на јавни тоалети покрај патиштата под ваша надлежност?

Во \_Скопје, \_26.03.2021 година .

(доколку барањето се поднесува во хартиена форма)

## ПРИЛОГ 3

**До: Министерство за внатрешни работи  
(имател на информацијата)**

**Б А Р А Њ Е**

**ЗА ПРИСТАП ДО ИНФОРМАЦИИ ОД ЈАВЕН КАРАКТЕР**

Од: Здружение за социјални иновации и одржлив развој РАДАР, ул. Партение Зографски, 33-б, Скопје, Mail: radar.org.mk@gmail.com

(се наведуваат податоци за Барателот: назив, име и презиме, адреса, тел, фах, е-маил)

Застапник / полномошник на барателот на информацијата: \_\_Гордана Несторовска, претседателка, ул. Коста Новаковиќ, 20/1-11, Скопје, тел. 070-388-258, маил: nestorovska.gordana@gmail.com

(се наведуваат податоци за можниот застапник/полномошник на Барателот: назив, име и презиме, адреса, тел, фах, е-маил)

Врз основа на член 4 и член 12 од Законот за слободен пристап до информации од јавен карактер (Службен весник на Република Северна Македонија број 101/2019), од Имателот ја барам следната информација од јавен карактер:

1. Доставете ни податоци за број на регистрирани возила по различни категории (Мотори/мопеди; Автомобили - или возила за кои е потребна возачка дозвола Б категорија; Комбиња; Автобуси (Д категории); Камиони (Ц категории); Трактори (Ф и Г категорија)), на име на жена, на име на маж и на име на фирма во 2018, 2019 и 2020 година.
  - 1.1. Доставете ни и податоци по старосна структура на сопствениците (маж/жена) на регистрираните возила по различни категории во 2018, 2019 и 2020г. (доколку водите ваков вид на евиденција)
  - 1.2. Доставете ни и податоци за број на регистрирани возила на име на жена, на име на маж и на име на фирма во 2018, 2019 и 2020г. сегрегирани по општини (доколку водите ваков вид на евиденција)
2. Доставете ни број на издадени возачки дозволи по различни категории за прв пат во 2020г. - вкупен број и поделен по жени/мажи, по старосна структура и по општини
3. Доставете ни број на издадени возачки дозволи по различни категории за прв пат во 2019г. - вкупен број и поделен по жени/мажи, по старосна структура и по општини
4. Доставете ни број на издадени возачки дозволи по различни категории, за прв пат во 2018г. - вкупен број и поделен по жени/мажи, по старосна структура и по општини од
5. Доставете ни број на сообраќајни незгоди случени на автопатиштата во државава во 2018, 2019 и 2020 година, а кои биле предизвикани или главен виновник е маж/и, и предизвикани или главен виновник е жена/и; и тоа, вкупен број и поделен по жени/мажи и по старосна структура.
6. Колку случаи се пријавени по однос „вознемирување“ или „нарушување на јавен ред и мир“ на патишта во текот на 2018,2019 и 2020 година?

**Потпис**

Во \_Скопје, \_26.03.2021 година .

\_\_\_\_\_ (доколку барањето се поднесува во хартиена форма)





