



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА



СВЕТСКА БАНКА

**УТВРДУВАЊЕ НА СОЦИО-ЕКОНОМСКИ ВЛИЈАНИЈА НА
ЛОКАЛНИТЕ ПАТИШТА РЕХАБИЛИТИРАНИ ВО РАМКИ
НА ПРОЕКТОТ ЗА ПОДРШКА НА ПРОГРАМАТА ЗА
РЕГИОНАЛНИ И ЛОКАЛНИ ПАТИШТА**

ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ



BAR Е.Ц.Е.

Народен фронт бр. 11-1/4

1000 Скопје, Македонија

тел: + 389 23 215 773

факс: + 389 23 296 511

e-mail: bar@barece.com.mk

www.barece.com.mk

ФИНАЛЕН ИЗВЕШТАЈ		
Наслов на проектот:	УТВРДУВАЊЕ НА СОЦИО-ЕКОНОМСКИ ВЛИЈАНИЈА НА ЛОКАЛНИТЕ ПАТИШТА РЕХАБИЛИТИРАНИ ВО РАМКИ НА ПРОЕКТОТ ЗА ПОДРШКА НА ПРОГРАМАТА ЗА РЕГИОНАЛНИ И ЛОКАЛНИ ПАТИШТА	
Проектна референца:	75320-МК	
Држава:	Република Македонија	
Клиент:	ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА	Ул: Даме Груев бр. 14 1000 Скопје, Македонија Тел: +389 23 118 044 Факс: +389 23 220 535 e-mail: contact@roads.org.mk www.roads.org.mk Љупчо Ѓоргиевски Директор
Консултант:	БАР Е.Ц.Е.	Ул: Народен фронт бр. 11 – 1/4 1000 Скопје, Македонија Тел: + 389 23 215 773 Факс: + 389 23 296 511 e-mail: bar@barece.com.mk www.barece.com.mk Алекса Томовски Директор
Датум на извештајот:	14.07.2014 година	
Период на договор:	20.12.2013 – 20.07.2014 година	
Извештајот е подготвен од:	Димче ЛАЗАРЕВСКИ (Лидер на тимот)	
	Светлана ТРБОЈЕВИЌ (Експерт по социологија)	
	Андон ПЕТРОВСКИ (Експерт по сообраќај)	
Извештајот е одобрен од:	Алекса Томовски (Директор на БАР Е.Ц.Е.)	

СОДРЖИНА

СОДРЖИНА.....	2
ТАБЕЛИ	6
ФОРМУЛИ	6
КРАТЕНКИ И АКРОНИМИ.....	7
1. РЕЗИМЕ	8
2. ВОВЕД	11
2.1. Цел на СТУДИЈАТА	11
2.2. Предмет на анализа	11
2.3. Поддршка од ЈПДП	11
2.4. Структура на тимот и ниво на залагање	11
2.5. Структура на СТУДИЈАТА.....	11
3. ПОЈДОВНИ ИНФОРМАЦИИ ЗА ПРОЕКТОТ И ОБЛАСТ НА ВЛИЈАНИЕ	12
3.1. Појдовни информации	12
3.2. Генерални територијални и социо-демографски аспекти на селектираните општини и локални места.....	13
3.2.1. Општина Кичево	13
3.2.1.1. Села Крушино и Кнежино.....	14
3.2.1.2. Село Брждани	14
3.2.1.3. Село Другово	14
3.2.2. Општина Демир Хисар.....	14
3.2.2.1. Село Прибилци.....	15
3.2.2.2. Село Доленци	16
3.2.3. Општина Тетово.....	16
3.2.3.1. Село Требош	17
3.2.4. Општина Берово	18
3.2.4.1. Село Владимирово	19
3.2.4.2. Село Русиново	19
3.2.5. Општина Винаца	20
3.2.5.1. Село Драгобраште.....	20
3.2.5.2. Село Пекљани.....	21
3.2.6. Општина Ресен.....	21
3.2.6.1. Село Долна Бела Црква	22
3.2.6.2. Село Стење	22

3.2.7.	Општина Битола	22
3.2.7.1.	Село Поешево.....	24
3.2.7.2.	Села Долно Оризари, Карамани и Трн	25
3.2.8.	Општина Струга.....	25
3.2.8.1.	Село Мислешево	26
3.2.8.2.	Село Велешта	26
3.2.9.	Општина Кочани.....	27
3.2.9.1.	Село Јастребник	28
3.2.9.2.	Село Лешки.....	29
3.2.9.3.	Село Тркање	29
3.2.10.	Општина Гази Баба.....	29
3.2.10.1.	Село Раштак	31
4.	МЕТОДОЛОГИЈА И ПОДАТОЦИ	32
4.1.	Квалитативна анализа	32
4.1.1.	Структура на дискусијата и интервјуата со фокус групите.....	32
4.2.	Квантитативна анализа	33
4.3.	Методолошки ограничувања и претпоставки на анализата.....	34
5.	ДЕТАЛНА АНАЛИЗА НА СОГЛЕДУВАЊАТА ОД ИСТРАЖУВАЊЕТО	35
5.1.	Пристап до пазари.....	35
5.1.1.	“Влезни” Користи	35
5.1.1.1.	Заштеди од Време при Патување	35
5.1.1.2.	Заштеди од Возни Оперативни Трошоци	35
5.1.2.	“Излезни” користи	36
5.1.2.1.	Користи од вработување	36
5.1.2.1.1.	Општина Кичево (Крушино, Кнежино, Другово, Брждани)	37
5.1.2.1.2.	Општина Демир Хисар (Доленци, Прибилци).....	37
5.1.2.1.3.	Општина Тетово (Требош).....	38
5.1.2.1.4.	Општина Берово (Русиново, Владимирово).....	38
5.1.2.1.5.	Општина Винаца (Пекљани, Драгобраште, Маала Мирмарци).....	38
5.1.2.1.6.	Општина Ресен (Долна Бела Црква, Стење)	39
5.1.2.1.7.	Општина Битола (Долно Оризари, Карамани, Трн, Поешево).....	39
5.1.2.1.8.	Општина Струга (Мислешево, Велешта, Долна Белица)	40
5.1.2.1.9.	Општина Кочани (брана Градче, Јастребник, Тркање).....	40
5.1.2.1.10.	Општина Гази Баба (Раштак).....	41

5.1.2.2. Пристапност и користи од социјална вклученост	42
5.1.2.2.1. Пристапност на заедницата.....	42
5.1.2.2.2. Компаративна пристапност	43
5.2. Човечки капитал.....	45
5.2.1. Едукативни користи	45
5.2.1.1. Пристап до образовни институции	45
5.2.1.2. Екстракурикуларни едукативни активности	47
5.2.1.3. Доживотни едукативни процеси.....	48
5.2.2. Здравствени користи	48
5.3. Безбедност на патиштата.....	50
5.3.1. Заштеди од сообраќајни незгоди.....	50
5.3.2. Сообраќајна сигнализација и услови на патот.....	50
5.3.3. Користи од безбедноста на патиштата	56
5.4. Вредност на земјиштето и нови можности.....	59
5.4.1. Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето	59
5.4.2. Нови можности	60
6. ЗАКЛУЧОЦИ ОД ДОБИЕНИТЕ РЕЗУЛТАТИ ОД АНАЛИЗАТА И ПРЕПОРАКИ	62
7. РЕФЕРЕНЦИ	67
8. ПРИЛОЗИ	68
8.1. ПРИЛОГ 1 Листа на општини и локални патишта и нивните прецизни локации.....	68
8.1.1. Општина Кичево	69
8.1.2. Општина Демир Хисар.....	70
8.1.3. Општина Тетово.....	71
8.1.4. Општина Берово	71
8.1.5. Општина Винаца	72
8.1.6. Општина Ресен.....	72
8.1.7. Општина Битола	73
8.1.8. Општина Струга.....	74
8.1.9. Општина Кочани.....	75
8.1.10. Општина Гази Баба.....	76
8.2. ПРИЛОГ 2 Структура на тимот и ниво на залагање.....	77
8.3. ПРИЛОГ 3 Матрица на главни и под-главни прашања.....	78
8.4. ПРИЛОГ 4 Специфично дизајнирани прашалници	79
8.4.1. Фокус група 1: Жени претприемачи	79

8.4.2.	Фокус група 2: Млади лица	81
8.4.3.	Фокус група 3: Стари лица	83
8.4.4.	Фокус група 4: Земјоделци	85
8.4.5.	Фокус група 5: Невработени.....	87
8.4.6.	Фокус група 6: Вработени.....	89
8.5.	ПРИЛОГ 5 Полу-структурирани прашалници	91
8.5.1.	Општински власти	91
8.5.2.	Возачи на автобуси и камиони (транспортери)	93
8.5.3.	Бизнисмени.....	95
8.6.	ПРИЛОГ 6 РАБОТЕН ПЛАН	98
8.6.1.	Работен план за спроведување на СТУДИЈАТА по општини и патишта	98
8.6.2.	Работен план по фокус групи	98
8.7.	ПРИЛОГ 7 Заштеди од Време при Патување.....	99
8.8.	ПРИЛОГ 8 Прашалници за предвидување на сообраќајот	103
8.8.1.	Фокус групи.....	103
8.8.2.	Општински власти / ЛЕР.....	103
8.9.	ПРИЛОГ 9 Заштеди од Возни Оперативни Трошоци	104
8.10.	ПРИЛОГ 10.....	107
8.11.	ПРИЛОГ 11 Заштеди од Зголемување на Вредност на Замјиштето	111
8.12.	ПРИЛОГ 12 Сообраќајна Сигнализација.....	114
8.12.1.	Општина Кичево	114
8.12.2.	Општина Демир Хисар.....	116
8.12.3.	Општина Тетово.....	117
8.12.4.	Општина Берово	118
8.12.5.	Општина Винаца	119
8.12.6.	Општина Ресен.....	120
8.12.7.	Општина Битола	121
8.12.8.	Општина Струга.....	122
8.12.9.	Општина Кочани.....	124
8.12.10.	Општина Гази Баба.....	125
9.	АНЕКСИ	126
9.1.	АНЕКС 1 Проектна Задача (Terms of Reference)	126

ТАБЕЛИ

Табела 10	Користи од вработување.....	37
Табела 11	Патна покриеност (асфалтирани и неасфалтирани улици).....	43
Табела 12	Ученици запишани во основно и средно образование кои ги користат рехабилитираните патишта	45
Табела 13	Ученици вклучени во екстракурикуларни едукативни активности кои ги користат рехабилитираните патишта	47
Табела 14	Здравствени користи.....	49
Табела 21	Сообраќајна сигнализација и услови на патиштата.....	51
Табела 22	Користи од безбедноста на патиштата оценета од општинските власти, фокус групите, превозниците и бизнисмените	57
Табела 1	Варијабли за предвидување на сообраќајот на патници, возила и стока	100
Табела 2	Предвидување на сообраќајот.....	100
Табела 3	Патнички-км н.г.н. (2014).....	101
Табела 4	Заштеди од Време при Патување	101
Табела 5	Вредност на параметри од ВОТ формулата	104
Табела 6	Потрошувачка на гориво по категорија на возило и вид на гориво.....	104
Табела 7	Пропорција на автомобили и лесни товарни возила по вид на гориво.....	105
Табела 8	Прилагодени вредности на параметрите од ВОТ формулата за елементите кои не се гориво (цени и вредности прилагодени за 2014 година)	106
Табела 9	Заштеди од Возни Оперативни Трошоци	106
Табела 15	Број и структура на сообраќајни незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само штети) 2005-2013 година	107
Табела 16	Трошоци од сообраќајни незгоди (штети само на возило) 2005-2013 (во евра)....	108
Табела 17	Апсолутна разлика во бројот на сообраќајни незгоди по делница и по тип (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди) пред (2005-2008) и после рехабилитацијата на патиштата (2010-2013)	108
Табела 18	Апсолутна разлика во трошоците од сообраќајни незгоди (само оштетувања на возилата) пред (2005-2008) и после рехабилитацијата на патиштата (2010-2013) (во евра по година).....	109
Табела 19	Проценети вредности за избегнати сообраќајни незгоди (цени 2014 година).....	109
Табела 20	Заштеди од сообраќајни незгоди	110
Табела 23	Големина на локалните места (во метри квадратни).....	111
Табела 24	Цена на урбано и земјоделско земјиште во 2007 и 2013 година (во евра)	112
Табела 25	Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето	112

ФОРМУЛИ

Формула 1	Сегашна Вредност	33
Формула 2	Правило на Половина (Rule of a Half)	99
Формула 3	Потрошувачка на гориво по категорија на возило и вид на гориво	104
Формула 4	Останати елементи од Возните Оперативни Трошоци (кои не се гориво).....	105

КРАТЕНКИ И АКРОНИМИ

СБ	Светска Банка
ПППРЛП	Проект за Поддршка на Програмата за Регионални и Локални Патишта
ДВП	Документ за вреднување на Проектот за предложен заем за ПППРЛП
ЕБРД	Европска Банка за Обнова и Развој
МТВ	Министерство за Транспорт и Врски
ЈПДП	Јавно Претпријатие за Државни Патишта
ПЗ	Проектна Задача
ЕУ	Европска Унија
СТУДИЈА	Утврдување на социо-економски влијанија на локалните патишта рехабилитирани во рамки на проектот за поддршка на програмата за регионални и локални патишта
НЗ	Ниво на Залагање
АТК	Анализа на Трошоци и Користи (Cost Benefit Analysis)
БДП	Бруто Домашен Производ
МКД	Македонска Валута (Денар)
ЕВРО	Валута на Евроната
ЗВП	Заштеди од Време при Патување
ВЗВП	Вредност на Заштедите на Време при Патување
ЗВОТ	Заштеди од Возни Оперативни Трошоци
НЕСА	НЕСА Прирачник
ЛЕР	Центар за Локален и Економски Развој
км	Километри
км/ч	Километри на час
н. г. н.	На Годишно Ниво
хе	Хектари
ИПАРД	Инструмент на Европската Комисија за предпристапен рурален развој
ЗСН	Заштеди од Сообраќајни Незгоди
ЗЗВЗ	Заштедите од Зголемување на Вредноста на Земјиштето
НЕАТСО	Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment
(D0)	Сценарио “Do Minimum” (во оваа Студија “Пред рехабилитација” сценарио)
(D1)	Сценарио “Do Something” (во оваа Студија “После рехабилитација” сценарио)

1. РЕЗИМЕ

Македонската Влада со помош на Светска Банка (СБ) и Европската Банка за Обнова и Развој (ЕБРД), во рамки на Државната Програма спроведе подобрувања на регионалните и локални патишта преку заем на Проектот за Поддршка на Програмата за Регионални и Локални Патишта (ПППРЛП), почнувајќи од 2008 година. Главната цел на Државната Програма е да се намалат трошоците за пристап на општините до пазарите и услугите во Македонија, преку подобрување на условите и квалитетот на мрежата на регионални и локални патишта.

Целта на оваа СТУДИЈА е од аспект на корисниците да се оцени корисноста и благосостојбата за домаќинствата кои произлегуваат од употребата на патиштата рехабилитирани со ПППРЛП. Во фокусот на оваа СТУДИЈА се:

- 1) **Пристапот до пазари**, каде се утврдија Заштедите од Време при Патување, Заштедите од Возни Оперативни Трошоци, Користите од Вработувања и Користите од Пристап и Социјална Вклученост (Пристап на заедницата и Компаративен пристап);
- 2) **Човечкиот капитал**, каде се идентификуваа Едукативните користи (Пристап до едукативни установи, Екстракурукуларни едукативни активности и Доживотните едукативни процеси) и Здравствените користи;
- 3) **Безбедноста на патиштата**, каде се детектираа Заштедите од сообраќајни незгоди, Патната сигнализација и Условите на патиштата, и Користите од безбедноста на патиштата; и
- 4) **Вредност на земјиштето**, каде се открија Заштедите од зголемување на вредноста на земјиштето и Новите можности.

Пилот СТУДИЈАТА анализира 21 рехабилитиран локален пат во 10 случајно селектирани општини од страна на Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП). Од 10те селектирани општини 5 општини се во планинскиот а 5 во низинскиот регион, сите рехабилитирани преку ПППРЛП.

Врз основа на извршената детална анализа за сите 21 патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА, утврдени се Заштеди од Време при Патување од 53.7 милиони евра и Заштеди од Возни Оперативни Трошоци од 22 милиони евра. Пондерираното просечно процентуално намалување на невработеноста е 44.7 %, додека пондерираното просечно процентуално намалување само за женскиот пол е поголемо 52.8%. Во однос на Пристапот на заедницата, без исклучок, рехабилитацијата на патиштата го олеснила и подобрила пристапот до локалните услуги како што се здравствените, социјалните и едукативни установи, економски капацитети, општински власти, пазари и сл. Во однос на компаративниот пристап, рехабилитираните патишта значајно ја подобриле патната покриеност во сите локални места, но се уште постои потреба од дополнителна рехабилитација или изградба на локални патишта во речиси сите локални места кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА. Рехабилитираните 21 пат кои се предмет на анализа во оваа СТУДИЈА се во вкупна должина од 44.87 км или 32% од целокупната патна покриеност од 140.2 км (целокупната патна должина за сите 21 локални патишта). Заедно со посточката патна покриеност, 89.4 км или 63.76% се рехабилитирани или изградени. Теренските посети покажаа дека тие неасфалтирани 36.24% се исто така од големо значење за сите локални жители, и затоа препорака е да не се прекине со рехабилитацијата и да се продолжи и да се завршат останатите 50.8 км во овие 21 локални места.

Во локалните места кои се предмет на анализа во оваа СТУДИЈА, 1,587 ученици кои посетуваат основно и средно училиште во соседните локални места ги чувствуваат

позитивните користи од рехабилитацијата на патиштата – подобрен и побрз транспорт. Пред рехабилитацијата на патиштата, во некои од локалните места, учениците пешачеле од своите домови до главниот пат (со цел да се качат на автобус за на училиште) во некои случаи и 2 км, под лоши временски услови (снег, дожд, екстремни жештини, кал и прашина). За повеќето интервјуирани, постои позитивна корелација помеѓу бројот на ученици кои посетуваат екстракурикуларни активности и рехабилитацијата на патиштата. Рехабилитацијата на патиштата е причина за организација на различни курсеви, семинари и работилници, кои ги помагаат доживотните едукативни процеси на возрасните. Свкупно, базирано на заклучоците од спроведените интервјуа со фокус групите, рехабилитацијата на патиштата го подобрила пристапот до здравствени услуги во сите локални места кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА. Во повеќето случаи, локалните жители ги користат рехабилитираните патишта за да пристапат до најблиската медицинска институција во или надвор од нивните локални места. Рехабилитација на патиштата им обезбедува на луѓето соодветна здравствена заштита, односно навремено добивање на потребната заштита (возила на брза помош, мобилни медицински тимови) и квалитетен транспорт на пациенти особено на оние чија состојба бара внимателна грижа при транспортот.

Заштедите од намалување на сообраќајни незгоди (човечки жртви, тешки повреди, лесни повреди и штети) изнесуваат 51.8 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на анализа во оваа СТУДИЈА. На речиси сите локални патишта не постои хоризонтална и вертикална сигнализација и опрема (или е многу стара и оштетена) што не е во согласност со Правилникот за знаци и сигнализација на патиштата (“Службен Весник на Република Македонија” бр. 47/10 31/11, 74/11, 117/12). Ширината на патиштата е од 3 до 5 метри и не постојат проширувања на патот за разминување на возила што е во спротивност со Правилникот за технички елементи за конструкција и реконструкција на јавни патишта (“Службен Весник на Република Македонија” бр. 110/09, 163/09, 26/10, 136/10, 94/11, 146/11). На оние патишта на кои е потребно, не постојат пешачки премини, тротоари, берм, одводнување, заштита од одрони; постои вегетација во заштитената зона на патот, не постои заштитна ограда на мостовите, мостовите не се рехабилитирани заедно со патиштата; сето ова значително го намалува нивото на безбедност на учесниците во сообраќајот. Сите интервјуирани лица мислат дека рехабилитацијата ја подобрила безбедноста на учесниците во сообраќајот. Но, интервјуираните лица укажаа на повеќе аспекти, кои покрај подобрувањата, имаат негативно влијание врз сообраќајната безбедност. Нивните укажувања се во линија со утврдените заклучоци од теренската контрола (наведени во овој параграф).

Вкупните користи од зголемувањето на вредноста на земјиштето (зголемување на вредноста на земјиштето за 10% во просек како за урбано така и за земјоделско земјиште) изнесуваат 120 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА. Интервјуираните лица сметаат дека рехабилитацијата на патиштата создава можности за нови вработувања како што се возобновување на изработката на народни носии, уредување на пикник места, развој на манастирски и друг вид на туризам, изградба на етно куќи, изградба на спортски и рекреативни центри, инвестиции во земјоделството, итн. За оваа цел, тие укажаа на потребата од изградба на водоводен и канализациски систем, инвестиција во подобрување на знаењата и вештините на локалните фармери и жените, подобрување на квалитетот на земјоделските производи, итн. Одредени локални места укажаа на потребата од изградба на зелен пазар кој би овозможил подобар пласман на земјоделски производи, со што би се намалиле транспортните трошоци и би се зголемила конкурентноста на земјоделските производи на пазарот. Со цел да се намали емиграцијата локалните места имаат потреба од инвестиции во нови градинки, основни и средни училишта, и други социјални и едукативни институции. Некои од нив сметаат дека изградбата на економските

развојни зони во близина на нивните локални места, претставува економска можност за инвестиции и вработување на локалните жители. Рехабилитацијата на патиштата бил потребниот импулс за заживување на дел од локалните места. Нивните локални жители очекуваат дека постарите лица (главно пензионери) ќе бидат привлечени да се вратат во местата од кои потекнуваат. Последователно, повратот на жителите би иницирало реновирање на старите куќи, и инвестиции во нови куќи и викендици.

Главната корист од рехабилитацијата на патиштата, за повеќето интервјуирани лица, се подобрената комуникација помеѓу локалните места и квалитетот на живеење. Дополнително, превенцијата на миграцијата село-град, подобриот пласман на производите, побрзиот пристап до посакуваната дестинација, и поудобниот транспорт на луѓе и производи, се исто така некои од позначајните користи кои произлегуваат од рехабилитацијата на локалните патишта.

2. ВОБЕД

2.1. Цел на СТУДИЈАТА

Целта на оваа СТУДИЈА е од аспект на корисниците да се оцени корисноста и благосостојбата за домаќинствата кои произлегуваат од употребата на патиштата рехабилитирани со ПППРЛП. Проектната задача (ПЗ) е презентирана во Анекс 1 од овој Извештај. Во фокусот на оваа СТУДИЈА се:

- 1) **Пристапот до пазари** – во кој обем рехабилитираните патишта ја подобриле земјоделската или друга претприемачка продуктивност и/или пристапот до пазари во блиските урбани центри од страна на фармерите и другите претприемачи;
- 2) **Човечкиот капитал** – во кој обем рехабилитираните патишта го подобриле пристапот до социјални услуги како што се едукативните и здравствени институции концентрирани во урбаните центри или во соседните локални места;
- 3) **Безбедноста на патиштата** – во кој обем членовите на домаќинствата веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена поради рехабилитацијата; и

Дополнително, СТУДИЈАТА ќе документира било кое друго социо-економско влијание, како што е зголемена вредност на земјата или појавени нови можности за локалните места каде локалните патишта се рехабилитирани.

2.2. Предмет на анализа

Пилот СТУДИЈАТА анализира 21 локален пат во 10 случајно селектирани општини со целосно рехабилитирани локални патишта. Од 10те селектирани општини 5 општини се во планинските региони и 5 во низинските региони, сите рехабилитирани под ПППРЛП.

Во ПРИЛОГ бр. 1 од овој Извештај, дадена е листа на сите општини и локални патишта, како и нивните прецизни локации, кои се предмет на оваа СТУДИЈА.

2.3. Поддршка од ЈПДП

ЈПДП ги доставува до Консултантот локалните патишта од приложените општински проекти и деталниот дизајн релевантен за утврдување на социо-економските влијанија. ЈПДП ги известува сите општини за истражувањето кое следи и му помага на консултантот во закажување на состаноци со сите релевантни општински лица како и обезбедување на релевантни податоци од релевантни владини институции.

2.4. Структура на тимот и ниво на залагање

Тимот регрутиран за оваа задача се содржи од искусни и ентузијастични постари експерти со адекватни профили согласно барањата на ПЗ. Структурата на тимот и нивото на залагање се дадени во ПРИЛОГ бр. 2 од овој Извештај.

2.5. Структура на СТУДИЈАТА

Остатокот од оваа СТУДИЈА е организирана на следниот начин: Дел 3 Појдовни информации за Проектот и Област на влијание. Дел 4 ја опишува Методологијата која се користи за собирање на примарните податоци. Делот 5 главните пронајдоци на СТУДИЈАТА и делот 6 Заклучоците и препораките

3. ПОЈДОВНИ ИНФОРМАЦИИ ЗА ПРОЕКТОТ И ОБЛАСТ НА ВЛИЈАНИЕ

3.1. Појдовни информации

Патната инфраструктура во Република Македонија се карактеризира со релативно висока концентрација во сообраќајот, со исклучок на автопатиштата. Имајќи ја во предвид малата големина на земјата и нејзината популација, големината на патната мрежа е најчесто адекватна, со мала или без потреба од зголемување.

За разлика од Коридорите и Националните патишта во кои се посвети големо влијание и беа инвестирани многу пари во текот на изминатите 15 години, тоа не беше случај со Регионалните патишта (секундарната патна мрежа) и Локалните патишта. Само рутински и некои лимитирани периодични одржувања се вршеа на овие патишта поради што нивната целокупна состојба полека се влоши во последните две децении. Тие обезбедуваат пристап до главните коридорни патишта и до главната патна мрежа на Националните патишта. Регионалните и Локалните патишта се многу значајни за локалниот економски развој, за привлекувањето на странски инвестиции, малите бизниси и земјоделските активности во целата земја. Тие се многу потребни за одржувањето на руралните средини и малите градови и економски и социјален развој на целата држава. Тие се исто така многу битни за обезбедување на пристап на сиромашните и другите социјално загрозени групи до пазарите и услугите (социјални и административни).

Македонската Влада со поддршка од Светската Банка (СБ) и Европската Банка за Обнова и Развој (ЕБРД), во рамки на Државната Програма врши подобрувања на регионалните и локални патишта преку заем на Проектот за Поддршка на Програмата за Регионални и Локални Патишта (ПППРЛП), почнувајќи од 2008 година (Документ за вреднување на Проектот за предложен заем за Република Македонија за ПППРЛП (Официјален документ на СБ: Извештај бр: 42200-МК)). Главната цел на Државната Програма е да се намалат трошоците за пристап на локалните места до пазарите и услугите во Македонија, преку подобрување на условите и квалитетот на регионалната и локална патна мрежа.

Оваа компонента на заемот има за цел да обезбеди финансирање на 420 км на асфалтирани и неасфалтирани Локални патишта во периодот 2008-2012 година (околу 5% од сите Локални патишта) селектирани од страна на општините. Таа вклучува (i) работа на локални поправки или замена на постоечкиот асфалт и системот за одводнување, проследено со делумно или целосно асфалтирање. Таа компонента исто така вклучува подготовка на финалните документи кои се поднесени од страна на општините. Супервизијата на работата е финансирана од регуларните извори на ЈПДП.

ПППРЛП се очекува да има позитивно влијание врз животниот стандард на Македонската популација преку директниот ефект на вработувања и економски развој. Жителите во областите со влијание се очекува да имаат корист од: (1) намалувањето на времето на патување и транспортните трошоци, (2) подобрувањата на квалитетот на транспорт на луѓе и производи, и (3) зголемување на вработеноста.

Главната цел на оваа СТУДИЈА е да се оцени дали овие користи се остварени од страна на нивните корисници. СТУДИЈАТА ќе се фокусира на пристапот до пазари, човечкиот капитал и безбедноста на патиштата.

СТУДИЈАТА употребува официјални статистички податоци, податоци од фокус групите, и полу-структурирани интервјуа со цел да ги освари претходно дефинираните цели.

Тимот на консултанти од БАР Е.Ц.Е. кој има претходно успешно искуство во утврдување на социо-економските влијанија, користи најнова и обемна литература од областа на социо-економските влијанија во секторот патишта, во согласност со ЕУ директивите, Националните политики и политиките на СБ и ЕБРД.

3.2. Генерални територијални и социо-демографски аспекти на селектираните општини и локални места

3.2.1. Општина Кичево

Општината **Кичево** се наоѓа во западниот дел на Македонија, односно во Кичевската Котлина која преставува јасно обликувана природна целина, опколена од сите страни со високи планини. Петте општини Кичево, Другово, Зајас, Осломеј и Вранештица кои беа создадени со територијалната поделба од 1996 година, со промените од 2013, се припоија кон општината Кичево. Општината зафаќа површина од 49.14 км². Според пописот на население од 2002 година, општина Кичево има 30,138 жители, при што, во однос на претходната пописна 1994 година, забележан е пораст на населението од 9.42%. Густината на населението изнесува 615.1 жители на 1 км².

Во 2002 година македонското население брои 16,140 жители, што претставува 53.6 % од вкупното население во општината. Во истата година, албанското население брои 9,202 жители или 30.5 % од вкупното население. Турците бројат 2,430 жители или 8.1 %, Ромите се застапени со 5.4 % или 1,630 жители, а 76 лица се изјасниле како Власи, а како Срби се изјасниле 86 што претставува 0.3 % од жителите, Бошњаци 7, а како други се изјасниле 567 жители или 2.1 % од жителите. Демографската структура во општината по територијалните промени од 2013 е следна: од вкупно 56,739 жители, има 30,932 (54.5%) Албанци, 20,278 (35.73%) Македонци, 2,998 (5.28%) Турци, 1.631 (2.87%) Роми, 102 (0.17%) Срби, 76 (0.13%) Власи, 8 (0.01%) Бошњаци, и 714 (1.25%) други.

Во општина Кичево има пет основни училишта и тоа: “Д-р. В. Полезиноски”, “Кузман Јосифовски Питу”, и “Санде Штерјоски” во Кичево, “Реџо Рушит” во Зајас и “Христо Узунов” во Другово. Општината има две средни училишта “Мирко Милески” и “Дрита”. Од високо образовни институции го има Правниот факултет кој е основан како дел од дисперзираните студии од страна на Универзитетот Св. Климен Охридски – Битола. Предшколското образование се обезбедува во рамките на градинката “Олга Мицеска” и нејзиниот клон “Мајски Цвет”.

Во Кичево има неколку спортски сали, фудбалски стадион, тениски игралишта и базен. Спортскиот живот е организиран во клубови како што се ФК “Напредок”, ФК “Влазрими”, РК “Партизан”, ОК “Шутова” и тн.

Во општината има значајни споменици на културата кои можат да бидат искористени за културен и туристички развој. Меѓу нив позначајни се: Китино Кале, археолошки локалитет во градот Кичево, кој останува недоистражен, Црквата Св. Петар и Павле од V од VI век, манастирот Пречеста Богородица изграден во 1316, Музејот на Антифашистичката Војна во Западна Македонија, Културниот Центар „Кочо Рациќ“ со театарска сцена од 400 места, помала сала и простор за работилници, ликовна колонија и Куката на културата во Кнежино. Покрај училишните библиотеки, во општината има градска библиотека со 937 специјализирани и 11,990 белетристички наслови.

Рударско-Енергетскиот комбинат “Осломеј” е главниот економски капацитет во регионот со произведен капацитет од 660,000 квч енергија. Покрај рудникот за јаглен, на територијата постои и поранешниот рудник за железо Тајмиште, но истиот е трансформиран во капацитет за производство на здрава храна. Во општината има голем број мали трговски фирми, продавници и пекари.

3.2.1.1. Села Крушино и Кнежино

Кружино и Кнежино се наоѓа на подрачјето на Горна Копачка во Кичевската долина. Селата се на просечна надморска височина од 893 метри. Според пописот од 2002, во Кнежино имало само 12, главно постари жители. Пописните податоци не посочуваат на жители во населеното место Крушино. Овие села доживеале големи миграции особено по 1900-та година. Тоа може да се увиди од расположливите податоци од 1900 година, кога во Кнежино имало 280 жители, додека во 2002 бројот на жители е намален на само 12. Сите жители се македонци. Според пописот од 2002 година, во селото има шест домаќинства и 40 живеалишта. Популацијата примарно се занимава во земјоделие и пчеларство. Во селото Кнежино е лоциран и еден културно угостителски објект “Куќа на културата”.

3.2.1.2. Село Брждани

Брждани се наоѓа во Копачката долина, долж реката Белица на надморска висина од 733 метри. Според географската конфигурација на теренот, селото се наоѓа на подножјето на Илинската Планина. Селото се поврзува со регионалниот пат Кичево-Демир Хисар. Селото има 1,620 жители, сите македонци, од кои 83 мажи и 79 жени. Според пописот од 2002 година, селото има 53 домаќинства и 99 живеалишта. Ова посочува на процесот на миграција од селото. Жителите се еднакво распределени според старосните групи. Доминантно, жителите се занимаваат со земјоделие, сточарство и пчеларство. Освен една продавница, во селото нема други економски капацитети.

3.2.1.3. Село Другово

Другово се наоѓа во Кичевската Долина на надморска висина од 700 метри. Селото е лоцирано на левата страна од Реката Треска. Тоа е само еден километар оддалечено од градот Кичево. Другово има 1,492 жители од кои 1,250 Македонци, 108 Албанци, 128 Турци, 1 Ром, 2 Срби и 3 останати. Согласно поволвата структура се воочува поголемо присуство на машка популација 786 (52.7%) споредено присуството на женската популација од 706 (47.3%). Според пописот од 2002, селото има 441 домаќинство и 586 живеалишта. Главно популацијата се занимава со земјоделски активности. Сепак, постојат неколку помали економски капацитети како што се фарми, продавници, механичарски работилници и метало преработувачки работилници.

3.2.2. Општина Демир Хисар

Општината **Демир Хисар** се наоѓа во југозападниот дел од Македонија, односно северозапаниот дел од Пелагониската Долина. Според теренската конфигурација, таа е доминантно планинска, со мали рамничарски делови покрај Реката Црна. Општината е опколена со планините „Бигла“, „Илинска“ и „Плакенска“. Според пописот од 2002, во општината Демир Хисар има 9,497 жители, кои живеат во една урбана и 40 рурални населби.

Градот Демир Хисар има 2,593 жители. Процесот на рурално-урбана миграција резултираше со депопулација на селата Лесково и Церово. Општината ја има следната етничка структура: Македонци 9,179 (96.65%), Албанци 232 (2.44%), Турци 35 (0.35%), Роми 11 (0.12%), Власи 7 (0.07%), Бошњаци 2 (0.02%), и други 18 (0.19%). Половата структура на населението е следна 4,850 машки и 4,647 женски лица. Во општината се евидентирани 5.12% неписмени лица на возраст од 10 години и постари. Според пописот од 2002, општината е со мала густина на населението од 19.77 жители/ km².

Училишната институциската инфраструктура во доменот на основно образование ја сочинуваат три регионални училишта. Регионалното училиште “Гоце Делчев” со едно деветгодишно училиште во Демир Хисар и девет регионални училишта во руралните населби. Училиштето “Браќа Миладиновци” во селото Жван. Дополнително, училиштето има четири регионални училишни ограноци во кои се организира настава од 1-5 одделение. Основното училиште “Даме Груев” се наоѓа во селото Смилево, дополнително ова училиште организира настава во селото Обедник, каде има едно одделение на македонски и едно одделение на албански јазик. Вкупно запишани во основно образование во училишната 2010/2011 година се 647 ученици. Средното образование се изведува во Општинското јавно училиште “Крсте П. Мисирков”. Училиштето нуди гимназиско и стручно образование. Вкупно запишани во средно образование во училишната 2010/2011 година биле 295 ученика. Градинката “2 Септември” е единствена институција за заштита и образование на предучилишни деца во општината.

Во општината има една Јавна Здравствена Институција и една Психијатриска Клиника.

Постојат два значајни културни објекти: Културниот дом “Илинден”, каде е сместена националната библиотека “Петре М. Андреевски” и една приватна библиотека во селото Бабино. Оваа библиотека ја има најголемата приватна колекција во Македонија со 15.000 книги. Исто така, постојат, одреден број на значајни религиозни споменици како што се манастирите од XIV век Св. Јован и Св. Никола.

Во општината Демир Хисар, традиционално најпопуларен спорт е фудбалот. Општината има еден стадион во градот Демир Хисар и неколку помали стадиони во селата Градиште, Прибилци и Жван. Во 2010 година, градот ја доби новата спортска сала “Јордан Пиперката”. Оваа спортска сала е прилагодена за ракомет, кошарка, одбојка, пинг-понг, како и за тренирање на гимнастика. Салата има капацитет од 500 места. Дополнително, во проце на градба е и сала во средното училиште “Крсте П. Мисирков”. Дополнително на ова, постојат и неколку асфалтирани отворени игралишта и едно игралиште со вештачка трева.

Општината покрива територија од 42,673 хе од кои 18.70% се обработливо земјиште, 57.32% хе се шуми, и 23.98% се пасишта. Во општината има неколку сточни и живинарски фарми како што се “Златец” с. Сопотница, “Маго” с. Кутретино, краварска фарма во с. Стругово, живинарска фабрика “Белце”. Постои еден капацитет за производство на печурки “СимСтеф”, и откупна станица за шумски овоштија “Ксенос”. Една мелница “Жито Брест” с. Единковци, трговското претпријатие “Евтинија”, угостителскиот објект “Младост”, текстилните фабрики “Монт”, “Златекс”, и “Деним”, метална индустрискиот капацитет “Железник” и дрвен комбинат “Амбиент”.

3.2.2.1. Село Прибилци

Прибилци се наоѓа на северниот дел од општината Демир Хисар, на надморска височина од 660 метри. Според географската конфигурација на теренот, селото се наоѓа во котлината на реката Црна. Селото е поврзано со регионалниот пат Демир Хисар – Крушево. Во селото има

266 жители од македонска националност, од кои 139 се мажи и 127 се жени. Според пописот од 2002 во селото има 89 домаќинства и 125 живеалишта, што посочува на процес на миграција од селото. Жителите се рамномерно распределени во сите возрастни групи. Доминантно, жителите се занимаваат со земјоделие и сточарство.

3.2.2.2. Село Доленци

Доленци се наоѓа на северниот дел од општината Демир Хисар, на надморска височина од 915 метри. Според географската конфигурација на теренот, селото се наоѓа помеѓу ридовите на Задел, Кула и Осно. Селото е поврзано со регионалниот пат Битола –Кичево. Селото се наоѓа на одалеченост од 17 километри од градот Демир Хисар. Во селото има 97 жители од македонска националност, од кои 46 се мажи, а 51 жени. Според пописот од 2002 година, има 42 домаќинства и 82 живеалишта кои посочуваат на миграција од селото. Жителите се рамномерно дистрибуирани во сите старосни групи. Доминантно, жителите се занимаваат со земјоделие и со сточарство.

3.2.3. Општина Тетово

Општината **Тетово** е лоцирана на падините на Шара, во средина на Полошката котлина, покривајќи територија 1.080 км². Во долниот дел на Полошкото Поле, општината е на надморска висина 460 - 500 м. Според пописот во 2002 година, во општината имало 86,580 жители. Геостратешката позиција на Тетово се карактеризира со тоа што се наоѓа на крстосница на меѓународните транспортни коридори: Коридорот 8 (поминува низ Тетово) и Коридорот 10 (40 км одалеченост од Тетово). Покрај Тетово како урбано населено место, во општината има и 19 рурални населени места. Најголем дел од тетовските села припаѓаат на групата рамничарски села со висока густина на население.

Според демографската структура, Тетово е мултиетничка средина со 86,580 жители. Општината е една од погусто населените општини во Македонија со 330.6 жители/km². Структурата на населението според етничката припадност е следна: 60,886 (83%) жители се Албанци, Македонци – 20,053 (12%), Турци – 1,882 (5%), Роми – 2,357, Власи - 15, Срби - 604, Бошњаци – 156 и останати - 627 жители. Во однос на писменоста на граѓаните, на возраст од 10 години и повеќе, писмени се 57,932 жители, додека останатите 2,212 се неписмени. Од вкупниот број мажи, 29,557 се писмени, а неписмени се 488.

Градот Тетово располага со навистина големи природни ресурси: вода, плодно земјиште, планински богатства кои треба правилно да се менаџираат. Климатските, почвените, хидрографските и просторните услови одговараат за развој на земјоделството и сточарството. Од житните култури најмногу се одгледуваат пченица (1,790 тони), `рж (18 тони), јачмен (93 тони), овес (27 тони) и пченка (4,775 тони). Од градинарските растенија најзастапени и со најголем придонес се компирот (3,601 тон), кромидот (541 тон), лукот (68 тони), зелката и кељот (758 тони), доматиите (3,253 тони), пиперот (5,496 тони) и бостанот (709 тони). Од овошните култури најмногу има цреси (49 тони), вишни (89 тони), кајсии (18 тони), јаболка (799 тони), круши (184 тони) и ореви (41 тон). Расположитиве ресурси создаваат добри услови за развој на индустријата за преработка на дрво, градежништвото и градежните материјали, земјоделството, текстилната, прехранбената индустрија и друго.

Постои добро развиена мрежа на образовни институции во општината која ја сочинуваат 12 централни основни училишта, девет подрачни училишта, едно основно државно музичко

училиште и шест средни училишта. Според податоците од 2010/2011 година, вкупниот број деца кои посетувале основно училиште во учебната 2010-2011 година бил 10,396 ученици, организирани во 217 паралелки од кои 169 во кои наставата се следи на албански и 44 на македонски јазик. Вкупниот број ученици запишани во средните училишта во 2011/2012 година е 10,234. Во рамките на шесте државни средни училишта се гимназијата “Кирил Пејчиновиќ”, четири средни стручни училишта и едно специјално училиште, “Н. Штејн”, “Моша Пијаде”, “Гоце Стојчевски” и “8 Септември”. Покрај државните средни училишта, на подрачјето на општина Тетово се отворени и две приватни средни училишта¹. Во Тетово функционираат два универзитета: Државниот универзитет во Тетово и Универзитетот на Југоисточна Европа. Има пет државни детски градинки² во кои се згрижени 487 деца. Во градот има еден дом за пензионери и еден Меѓуопштински центар за социјална работа.

Во општината има задоволителна мрежа на здравствени институции. Постојат, Завод за здравствена заштита, 8 здравствени домови, 10 поликлиники, 120 амбуланти, 1 медицински центар, 10 општи болници, 15 специјалистички клиника, 47 аптеки од кои пет се во рурални населени места.

Во општина Тетово има четири музеи, од кои еден е меморијален музеј, еден историски архив и библиотеката „Кочо Рацин“. Тетово има Домот на културата со театар. Исто така вредни се да се споменат и споменикот на културата Арабати Баба Теќе, Тетовското Кале и Шарената џамија.

Во општината има пет приватни фудбалски игралишта. Постојат четири спортски сали, два градски стадиона и вкупно 76 спортски клубови помеѓу кој Кубот на алпинисти и планинарскиот клуб “Љуботен”.

Економијата на територија на општина Тетово доживува брз раст. Од бројните стопански субјекти, 98% отпаѓаат на малите и средните претпријатија, а само 2% на големите претпријатија. Како најзначаен индустриски капацитет, во соседна општина, кој вработува приближно 900 лица се издвојува фабриката „Југохром“, лоцирана во близина на селото Јагуновце. Друг позначаен индустриски капацитет е текстилната фабрика “Тетекс”, лоцирана во предградието на Тетово. На територијата на општина Тетово постои значителен подем на производни и преработувачки капацитети за млеко и млечни производи, како и за месо и месни производи. Покрај гореспоменатите стопански субјекти, значајно е да се споменат фабриката за леб и пецива “Жито Полог”, фабриката за производство на мебел и градежна столарија “Јелак”, фабриката за производството на полуфабрикати од алуминиум “Алумина”, текстилната фабрика “Единство”, тутунскиот комбинат “Југотутун”, фабриката за медицинска пластика “Пластика”, како и “Автопрогрес”. Во градот има бројни продавници, трговски претпријатија, јавни магацини и објекти за длабоко замрзнување и ладење.

3.2.3.1. Село Требош

Селото **Требош** се наоѓа во полошката котлина на надморска височина од 412 метри. Според административната поделба во Република Македонија, селото припаѓа на општината Желино, но воглавно ја користи административната и институционална инфраструктура на општината Тетово. Границите на селото се речиси споени со границите на селата Саракино и

¹ Wilson Woodrow School во село Брвеница и Јахија Кемал Колеџ во с. Боговиње.

² Тетекс 1 (90 деца), Тетекс 2 (50), Стара градинка (92), Поток (113) и Спортски центар (108).

Палатица. Според пописот од 2002 има 2,388 жители од кои 99.3% албанци, 0.2% македонци, и 0.5% кои се декларирале како други. Половата структура посочува значително поголем процент на присуство на машка популација со 51.1%. Според старосната структура, во Требош населението е доминантно младо со најголем број на жители на возраст од 0-45 години. Требош е доминантно, земјоделско, рамничарско село. Главен индустриски објект е живинарската фарма “Везе Шари”, која го изгради првиот капацитет за производство на биогаз енергија во државата.

3.2.4. Општина Берово

Општина **Берово** се наоѓа на надморска височина од 800 метри и се протега на површина од 500 km². Географската конфигурација на теренот е претежно ридско-планинска, а рамнински терени има само околу речното корито на Брегалница. Општината има еден град и осум села, при што сите се дефинирани како рурални месни заедници.

Според податоците од пописот од 2002 година, во општината има 13.941 жители. Бројот на жители континуирано се зголемувал од 1921 до 1991 година, а потоа почнува да опаѓа со просечна годишна стапка од 0.4%. Со 23.4 лица на квадратен километар, Берово е помеѓу општините со најмала густина на население во Македонија. Од вкупниот број на жители 50.4% се мажи, а 49.6 % жени. Во однос на етничката структура на населението 13,335 (95.65%) се изјасниле како македонци, 459 (3.29%) како роми, 91 (0.65) како турци и останати. Половина од населението живее во урбани, а половина во рурални населби. Просечната старост на населението изнесува 36.3 години. Старосната структура на населението покажува тенденција на стареење на населението во општината.

Општината располага со богати природни ресурси. Посебно се нагласува шумскиот и езерскиот потенцијал. Најзастапени се дабовата и буковата шума. Вкупната обработлива површина изнесува 68,226 хе, при што на земјоделско земјиште отпаѓа 57%, а на шумско 43%. Од земјоделското земјиште се обработуваат 67%, од кои 21% се под ниви и градини, 33% пасишта, 2.2% овоштарници и 9.5% ливади.

За развој на општината особено се значајни минералните сировини и рудите. Во општината функционира рудник за јаглен, меѓутоа тој сега не се експлоатира. Сеуште не се доволно испитани потенцијалите на општината за силициумски кристали. Истото се однесува на каолинските глини кои се погодни за производство на керамички и огноотпорни производи, кварцот кој се користи за создавање огноотпорен материјал, јагленот, железото и други рудни облици, кои се делумно активни, а во поголем дел сеуште само потенцијално атрактивни ресурси за натомошно истражување и експлоатација. Потенцијалите за развој главно се гледаат во развој на туризмот, мала, лесна и загадувачка прехранбена индустрија и планско користење на шумските ресурси.

Во општина Берово има две централни училишта за основно образование и тоа во градот Берово и во селото Русиново. Основното училиште во Берово има подрачни училишта во седум селски заедници. Во градот Берово има две училишта за средно образование, и тоа едно со општо гимназиско образование и едно со стручно образование. Специјални училишта нема. Бројот на ученици во основно и средно образование бележи тренд на опаѓање.

Примарната здравствена заштита во општина Берово се обезбедува во Здравствен дом во градот Берово и во 8 приватни ординации по општа медицина. Активни се пет приватизирани стоматолошки ординации и три приватни аптеки. Приватна гинеколошка ординација нема, а постои пункт на лекар специјалист од соседна општина. Во поголемите села (Русиново и Двориште) има здравствени организации кои нудат основни здравствени

услуги со двајца лекари по општа медицина. Службата за брза помош не располага со специјално возило. Во општина Берово има специјалистичка стоматолошка протетика, специјалистичка лабораторија, специјалисти за офтомологија, интерна медицина и рентген, а во примарното здравство за училишна медицина и превенивна стоматологија. Во општина Берово нема поликлиника, ниту специјалистичка клиника, а жителите во случај на потреба се упатуваат во Кочани, Штип или Скопје.

Централната општинска јавна установа за деца Детска градинка “23 август” е одговорна за воспитување и образование на децата на предучилишна возраст. Во градинката во Берово престојуваат 180 деца. Дополнително, во клоновите на градинката, лоцирани во три поголеми села опфатени уште вкупно 68 деца. Приватна детска градинка нема. Во општина Берово нема ниту јавен, ниту приватен старски дом.

Домот на култура “Димитар Беровски” е единствена културна установа во општина Берово. Во рамките на Културниот дом има библиотека, музеј и градско кино, но киното е надвор од функција.

Во општина Берово има две спортски сали, три спортски игралишта во градот Берово и седум во сите села на територијата на општина Берово

На територијата на општина Берово најразвиена е текстилната индустрија. Овој сектор е вработен најголемиот дел од работната сила. Во овој сектор има околу пет до шест фирми кои вработуваат 450-500 лица. Од некогашните 4-5 големи капацитети кои вработуваа над 1,200 луѓе само два успешно го завршија процесот на приватизација, додека останатите отидоа под стечај или во ликвидација.

3.2.4.1. Село Владимирово

Владимирово е второ по големина село во Малешевијата, опфаќа територија од 120 км² (24% од територијата на општина Берово). Тоа е лоцирано на надморска височина од 891 метар. Владимирово се наоѓа на западниот брег на реката Брегалница и зафаќа голема територија од Малешевската Котлина. Според географската конфигурација на територијата $\frac{3}{4}$ се планински, а $\frac{1}{4}$ се низиски. Планинскиот дел има широки подрачја на пасишта, голем комплекс на висококласна шума и зимзелени дрва како и значителен дел од обработлива земја. Долж реката има пасишта. Скоро целото земјиште во низината е обработливо, додека по долината на Брегалница и Селечка Река делумно се користат за градинарство, а делумно се пасишта. Според податоците на пописот 2002, селото има 879 жители од кои 420 мажи и 441 жени. Во селото има 318 домаќинства и 625 живеалишта што посочува на миграцискиот процес со кој е зафатено селото.

3.2.4.2. Село Русиново

Русиново е најголемото село во Малешевијата. Тое се наоѓа во Малешевската Котлина, на пазувите на Малешевските Планини, на површина од 192 км² и има надморска височина од 922 метри. Селото е на 5 километри оддалеченост од Берово. Тоа е опколенио на север со Голак и Беаз Тепе, на југ со Огражден, на исток со Кадица и Влаина и на запад со Плачковица и Обозна. Русиново има 2,095 жители од кои 1,096 се мажи и 999 жени. Има 710 домаќинства и 982 живеалишта. Селото има хомогена етничка структура каде 99.8% од жителите се декларирани како македонци, а по еден жител како Србин и како друго. Според географската конфигурација, територијата е планинска и рамничарска. Постојат неколку индустриски капацитети како што се пилани. Населението во село Русиново претежно се занимава со

земјоделство, сточарство, овоштарство и шумарство. Компирот, пченицата, рж, пченката, кромидот, сливите и сливовата ракија се најзастапените производи од селото.

3.2.5. Општина Веница

Веница е мала општина, која опфаќа површина од 334 км². Општината се наоѓа на југоисточниот дел на Веничко-Кочанската долина. Јужната страна се граничи со северните падини на планината Плачковица и на исток со падините на планината Голак. Општината има едно урбано населено место, градот Веница и 16 рурални населби. Согласно својата поставеноста општината е добро поврзана со соседните општини. Географската конфигурација на територијата е претежно ридско-планинска, со долинска структура на рељефот по течението на реката Брегалница и Веничко-Кочанската долина. Рамничарските предели во општината доминираат на северниот и западниот дел со надморска височина од 390-450 метри. Теренот игра значајна улога во дефинирањето на развојот на општината. Оттука, земјоделското производство е доминантно во низинските предели. Висорамнините обезбедуваат добра основа за развој на дрвната индустрија и сточарството.

Според пописот во 2002 година, општината има 19,938 жители. Во однос на етничката структура на населението 18,261 (91.59%) се изјасниле како Македонци, 1,230 (6.17%), како Роми, 272 (1.36%) како Турци, 121 (0.61%), како Власи, и 54 (0.27%) се изјасниле како други.

Во општината има четири училишта за основно образование. “Славчо Стојменски” и “Гоце Делчев” кои се наоѓаат во градот Веница, “Никола Парапунов” се наоѓа во селото Драгобраште и “Кочо Рацин” во селото Блатец. Средното образование се обезбедува во јавното општинско средно училиште “Ванчо Прќе”, во градот Веница. Високото образование е организирано во рамките на дисперзираните студии за Машинско инженерство при Универзитетот “Гоце Делчев”. Општината има една градската библиотека “Ванчо Прќе”. Постојат две културни институции во општината, музејот на теракотни икони “Теракотата” и Центарот за култура “Тошо Арсов”. Тврдина Веница е еден од најпознатите археолошки локалитети каде се ископани автентичните теракотни икони од ранохристијанскиот период.

Спортската инфраструктура во општина Веница се состои од спортска сала, стадион, и два базени. Спортски живот на општината се организира во ФК “Слога 1934”, КК “Славчо Стојменски”, карате клубот “Блатец” и бадминтон клубот “Винчини”.

Покрај земјоделството како доминантна активност во општината, постојат неколку индустриски капацитети кои играат витална улога во економскиот развој на Веница: фабриката за градежни материјали “Тондах”, текстилните фабрики “Трико”, “Винка” и “Веничанка”, капацитети за преработка на дрво “Мебел – Ви” и “Мебел Трејд”, прехранбената индустрија “Винчини”, и некои други помали капацитети. Сепак, развојот на општината се базира на обновување и реконструкција на постоечката индустрија и зголемување на понудата на услуги. Општината планира изградба на нови капацитети за мали и средни претпријатија, преку создавање на услови за одржлив економски развој.

3.2.5.1. Село Драгобраште

Драгобраште се наоѓа во источниот дел на Македонија, поточно во североисточниот дел на општина Веница. Тоа е на оддалеченост од 12 километри од градот Веница. Селото се поврзува на регионалниот пат Делчево - Берово. Тоа се наоѓа на надморска височина од 550 метри. Село доживува значајна миграција особено во периодот по 1980те години. Така, според пописот во 1981 година, има 623 жители додека во 2002 година бројот е намален на

392. Половата структура посочува на доминација на машкото население со 55.1%. Сите жители во селото се Македонци. Според пописот од 2002 година, селото има 119 домаќинства и 128 живеалишта. Населението е главно ангажирани во земјоделството, особено во одгледувањето на тутун. Значаен дел од активното население од Драгобраште привремено работи во странство.

3.2.5.2. Село Пекљани

Пекљани се наоѓа во подножјето на планината Обозна во општина Веница. Селото е на оддалеченост од 10.4 км од Веница. Тоа е поврзано со регионалниот пат Делчево-Берово. Пекљани има 423 жители од кои 221 се мажи и 211 се жени. Според пописот од 2002 година, има 151 домаќинства и 145 живеалишта. Жителите се рамномерно распоредени во сите возрастни групи. Според географската конфигурација на територијата, селото е делумно ридско и делумно низинско. Претежно, жителите се занимаваат со земјоделството, сточарството и одгледување овоштарници. Постојат неколку индустриски капацитети со помал обем, како мала фабрика за производство на мебел. Значаен економски капацитет е постојната свињарска фарма која се наоѓа на периферија на селото.

3.2.6. Општина Ресен

Општина **Ресен** се наоѓа на југозападниот дел на Македонија на тремеѓе со Грција и Албанија. Врз основа на географска конфигурација, општината се простира во Преспанската котлина и е опкружена со Баба Планина на исток, Галичица на запад, Плакенска Планина и Бигла на север и со Преспанското Езеро на југ. Два национални паркови, Пелистер и Галичица, се наоѓаат во околината на Преспанската котлина. Општината зафаќа површина од 739 км², од кои околу две третини (562 км²) е земја и една третина (177 км²) е вода. Нејзини соседни општини се Охрид, Битола и Демир Хисар. Во општината има 43 рурални и една урбана населба. Четири од руралните населби се раселени и повеќе немаат жители кои трајно живеат во нив.

Според пописот од 2002 година, општина Ресен има 16,825 жители од кои 50.3% жени и 49.7% мажи. Постои релативно ниска густина на населението (23 лица/км²). Според етничката структура 76.07% се Македонци, 9.13% се Албанци, 10.68% се Турци, 0.44% се Срби, 0.15% се Власи, 1.09 се Роми и 2.44% други. Од вкупниот број на граѓани 48% живеат во руралните и 52% во урбана средина.

Постојат пет централни училишта за основно образование “Мите Богоевски” и “Гоце Делчев” во Ресен, “Славејко Арсов” во с. Подмочани, “Димитар Влахов” во с. Љубојно, и “Браќа Миладиновци” во с. Царев Двор. Основното училиште “Мите Богоевски”, освен во Ресен има регионални ограноци на училиштето во селата Јанкоец, училиште од 1-9 одделение и во с. Болно една комбинирана паралелка од 1-5 одделение. “Цар Самоил” е средношколска образовна институција која нуди гимназиско и стручно образование.

Примарната здравствена заштита е обезбедена од Центарот на здравствена заштита во градот Ресен, еден дијагностички центар, три општи приватни пракси по општа медицина, две гинеколошки ординации, осум аптеки и Заводот за рехабилитација. Стоматолошка заштита се обезбедува во осум приватни стоматолошки ординации.

Културниот дом “Драги Тозија” е една од клучните културна институции одговорна за организација на културниот живот во Ресен. Градската библиотека и галеријата, со дела од Ресенската керамичка колонија, се сместени во просториите на културниот дом. Најголемата

професионална керамичка колонија на Балканот е организирана во селото Отешево. Друг значаен споменик на културата е Ресенскиот Сарај, изграден од Ахмет Нијази Бег. Сарајот бил изграден на почетокот на 20 век. Еден од најпознатите културни и верски објекти е Црква Св. Ѓорѓи во с. Курбиново од XII век. Една од најбогатите, приватни, етнолошки колекции се наоѓа во куќата на Јоне Ефтимовски - етнолошки музеј во селото Подмочани. Општината планира изградба на спомен-куќата на Ристо Татарчев.

Општината има еден Градски стадион со капацитет од 1,500 седишта, неколку игралишта и спортска сала која е во процес на изградба. Постои еден карате клуб, три фудбалски клубови во “Јанковец”, “Асамати”, и Братство (Ресен) и еден ракометен клуб “Младост”.

Локалните граѓани од руралните населби се главно ангажирани во одгледување на јаболката, како доминантни земјоделска дејност во општината, со годишно производство од 100,000 тони, одгледувани на територија од 3,200 хе. Мал број домаќинства се занимаваат со добиток, земјоделство и пчеларство. Риболовот е присутен во селата по должината на крајбрежјето. Само еден мал сегмент од населението е вработено во локалната индустрија. Структурата на економските претпријатија ја сочинуваат трговски друштва од помал обем. Во општината има пет хотели и еден авто камп. Од четирите фабрики за преработка и производство на храна, најзначајна е фабриката Свислион-Агроплод. Постојат две текстилни фабрики (Ресен, Стење), и едно претпријатие од металната индустрија.

3.2.6.1. Село Долна Бела Црква

Долна Бела Црква се наоѓа на југоисточната страна на општина Ресен. Врз основа на географски конфигурацијата на теренот, Долна Бела Црква се наоѓа во низина. Регионалниот пат Ресен-Маркова Нога е главната делница, која го поврзува населеното место со градот Ресен, околните населби и граничниот премин Маркова Нога. Врз основа на расположливите податоци во селото има 237 жители кои претежно се занимаваат со земјоделие. Одгледувањето на јаболка е доминантна земјоделска активност. Покрај тоа, жителите, главно за индивидуални потреби, во мал обем произведуваат зеленчук и одгледуваат добиток.

3.2.6.2. Село Стење

Стење се наоѓа на југозападната страна на општина Ресен, на 23 км оддалеченост од централното градско подрачје на Ресен. Во селото има 438 жители. Општината нема прецизни информации за вкупниот број на вработени. Врз основа на податоците во 2012 година имало 22 невработени лица, од кои шест од се жени. Одгледувањето на јаболка и риболов се доминантни економски активности на локалните жители. Од селото се извезуваат следните сорти на јаболка: ајдаред и златен делишес.

3.2.7. Општина Битола

Општина **Битола** се наоѓа во југозападниот регион на Република Македонија и го опфаќа средишниот дел од Пелагониската Котлина. Општината се наоѓа на просечна надморска височина од 576 метри и зафаќа површина од 794.53 км², од кои на градот Битола му припаѓаат 26.37 км², додека селата зафаќаат површина од 768.16 км². Географската конфигурација на теренот во најголем дел има котлински карактер, додека од страните е опколена со следните планини: Баба и Бушева Планина на запад, Даутица и Бабуна на север, Селечка Планина и Нице на исток, додека на југ и југозапад е Нередска Планина. Низ

општината поминува и реката Драгор. Градот Битола е урбано населено место, кое како и градовите кои се развивале во рамнини, имаат скоро кружна форма. Според местоположбата, најголем дел од битолските села припаѓаат на групата рамничарски села кои најчесто се од збиен тип.

Според податоците од пописот во 2002 година општината има 95,385 жители. Густината на населението е 121.05 жители/км². Оттука произлегува дека Битола е една од најгусто населените општини во Македонија. Во однос на половата структура на населението, 46,969 се мажи, а останатите 48,416 се жени. Етничката структура на населението во општина Битола е следна: Македонци – 84,616 (88.71%), Албанци – 4,164 (4.37%), Роми – 2,613 (2.74%), Турци – 1,610 (1.69%), Власи – 1,270 (1.33%), Срби - 541 (0.57%), Бошњаци - 21 (0.02%) и други - 550 (0.58%). Најголемиот дел го сочинува урбаното население кое живее во градот Битола, кој е и административен центар на општината, и тоа брои 74,550 жители, додека останатите 11,858 жители живеат во руралните населени места. Битолскиот регион се одликува со исклучително висока стапка на писменост на населението на возраст од 15 до 24 години која изнесува 98.1%. Во развојот на битолската економија значаен фактор претставуваат природните ресурси.

Битола и пошироката околина се познати по своето разновидно минерално богатство. Ова особено се однесува на големите количества лигнит и други неметали. Шумското богатство, исто така, претставува солидна основа за подинамичен развој на севкупната економија на општина Битола и на околните планини Баба - Пелистер - Кајмакчалан. Останатите шумски простори располагаат со големи шумски комплекси од огревно и индустриско дрво. Земјоделското производство е од големо значење за битолскиот регион. Имајќи ги предвид рамничарскиот и ридско-планинскиот релјеф, со кои во голема мерка се одредува карактерот на земјоделското производство во кое преовладува: сточарството (говедарство – 19,350 грла, овчарство – 55,706 грла, козарство – 6,000 грла, свињарство – 10,388 грла), живинарството (кокошки – 500,000) и пчеларството (2,500 кошници со пчели); полјоделство: житните култури (пченица - 14,500 хе, јачмен – 7,250 хе, рж – 400 хе, овес и пченка – 3,927 хе), индустриските (сончоглед, маслена репа, тутун, шеќерна репа и друго), фуражните култури, (пченка силажа, луцерка, експарзета, сточен грашок, граорица, вештачки ливади и др.), нивските култури (компир - 350 хе, бостан – 200 хе, грав - 100 хе и друго), градинарските (домат – 440 хе, пиперка – 310 хе, кромид, зелка и др.), овоштарството (јаболко – 190 хе, праски – 10 хе, кајсии, сливи, вишни – 317 хе и друго), лозарството – 1,190 хе (вински и трпезни сорти), печурките, природните ливади – 4,681 хе и пасиштата.

Од ова може да се заклучи дека аграрот во битолскиот регион дава големи можности за развој на стопанството, и тоа со отворање нови работни места, и овозможува добар стандард на населението во руралните средини.

Постои голема експлоатација на суровински материјал и ресурси во металната, текстилната, прехранбената, тутунската, графичката индустрија, производството на млеко и млечни производи, алкохолни и безалкохолни пијалоци, шеќер, квасец, шпиритус и др.

Во општина Битола има единаесет основни училишта и едно централно основно училиште. “Тодор Ангеловски” и “Даме Груев” имаат по две подрачни училишта во следните населени места: Горно и Долно Оризари, Карамани и Стрелиште. Во девет училишта наставата се изведува на македонски јазик, во две училишта покрај настава на македонски се организира и настава на албански, а во едно училиште се организира настава на македонски, албански и на турски јазик. Во Битола има и седум училишта за средно образование, и тоа едно со општо гимназиско образование, едно училиште кое нуди и гимназиско и стручно образование, пет со стручно образование и едно државно музичко училиште. Покрај

државните средни училишта, има и една приватна гимназија и едно приватно средно училиште. Бројот на ученици во средното образование бележи тренд на опаѓање. Предучилишно воспитание и образование во општината се обезбедува во две централни општински јавни установи за деца, и тоа: детските градинки “Естерија Овадија Мара” и “Мајски цвет”. Како клонови на градинката “Естерија Овадија Мара” работат пет детски градинки, исто така и три клонови на детската градинка во селата Бистрица, Кравари и Кукуречани. Во склоп на градинката “Мајски цвет” работат шест градинки. Во нив престојуваат 1,152 деца, од кои 490 се деца од женски пол. Приватна детска градинка нема. Во општина Битола има еден јавен старски дом со 140 легла и еден приватен.

Примарната здравствена заштита во општина Битола се обезбедува во Здравствен дом кој се наоѓа во централниот дел од градот Битола. Вкупно се регистрирани 51 општа и специјалистичка здравствена ординација, од кои седум се во руралните населени места: Кравари, Бистрица, Цапари, Долно Српци, Дедебалци и Долно Оризари. Во склоп на приватните специјалистички здравствени ординации постојат и две кардиолошки ординации, а има и девет лаборатории. На територија на општина Битола има регистрирано 82 стоматолошки ординации, од кои една во с. Ивањевци, а во тој број влегуваат и осум заботехнички лаборатории. На територија на општина Битола дејствува и Заводот за рехабилитација на говор, слух и глас, ЈЗУ Центар за јавно здравје - Битола и Клиничката болница. На територијата на општина Битола има 72 аптеки. Евидентирани се шест гинеколошки ординации.

Културниот живот на територијата на општина Битола е мошне богат. Постојат бројни културни манифестации, како што се: Битолско културно лето, “Бит-фест”, “Интер-фест”, “Браќа Манак” и многу други. Централна културна институција во Битола е Народниот театар – Битола, потоа следат Заводот за заштита на спомениците на културата, Музејот и галеријата и Центарот за култура – Битола кој е организатор на бројни културни манифестации. Во Битола има Народна универзитетска библиотека “Климент Охридски” и мала киносала која моментално не е во функција.

Во општина Битола има две спортски сали, шест училишни спортски сали, еден главен градски фудбалски стадион и три помошни, еден отворен пливачки базен, шест тениски игралишта, две скијачки патеки, три стрелишта и три ловишта.

Во 2008 година, на територијата на општина Битола се регистрирани 3,295 деловни субјекти што претставува 6.45% од вкупниот број во Македонија, (Економија, состојби и перспективи³). Според расположливите податоци, најзастапени се стопанските субјекти во доменот на прехранбената и текстилната индустрија, но огромно значење за развојот на стопанството имаат енергетските капацитети.

3.2.7.1. Село Поешеве

Поешеве е населено место на 3 километри оддалеченост од центарот на градот Битола. Се проценува дека има приближно 272 жители и околу 50 живеалишта. Општината нема точни информации за вкупниот број на вработени. Согласно агенцијата за вработување во 2012 година биле регистрирани 22 невработени лица од кои 10 се жени. Мнозинството на жители или имаат регистрирано приватни бизниси или се регистрирани земјоделци. Како и да е,

³ <http://www.pelagonijaregion.mk/portal/index1.php?page=info&cat1=9&cat2=54&jazik=>

значаен дел од жителите на Поешево се вработени во енергетскиот капацитет РЕК Битола. Доминантно фармерите се вклучени во одгледување на добиток, воглавно со краварство, продажба и дистрибуција на млеко во локалните млекари. Дополнително, селаните се вклучени во земјоделско производство. Според расположливите податоци селото опфаќа територија од 670 хе.

3.2.7.2. Села Долно Оризари, Карамани и Трн

Долно Оризари, Карамани и Трн се населени места долж рехабилитираниот пат. Патот ги поврзува трите села со Битола. Трн е најоддалеченото населено место и се наоѓа на надморска височина од 563 метри. Селото се протега на 170 хе. Според пописните податоци од 2002 година, број 110 жители етнички македонци. Селаните од Трн се занимаваат со производство на житни култури како пченица (150-200 тони), пченка (250 – 300 тони), тутун (20 тони). Секое домаќинство има по две возила и земјоделска машинерија. Селото Карамани е лоцирано на надморска височина од 570 метри. Според пописните податоци има 362 жители. Популацијата главно се занимава со земјоделие, со годишно производство од приближно еден милион тони на жито. Најгусто населено подрачје е Долно Оризари со преку 1,834 жители и со приближно 1,000 живеалишта. Селото Долно Оризари се наоѓа на надморска височина од 564 метри. Според етничката структура им 1,828 македонци, 4 роми, еден влав и едно лице кое се изјаснило во категоријата други. Жителите во Долно Оризари претежно се занимаваат со земјоделие, каде од зеленчук најмногу се произведува зелка, домати и краставици. Дополнително се произведува и околу еден милион тони жито.

3.2.8. Општина Струга

Општина **Струга** се наоѓа на западниот дел на Македонија. Општината зафаќа површина од 507 км² и има 1/3 од крајбрежјето на Охридското Езеро. Општината опфаќа една половина од вкупната површина на котлината. Струга се наоѓа на надморска височина од 698 метри. Реката Дрим го дели градот на два дела. Според пописот од 2002 година, општината има 63,376 жители. Струга е мултиетничка општина со: 36,029, Албанци, 20,336 Македонци, 3,628 Турци, 116 Роми, 106 Срби, 656 Власи и 2,402 други. Младата популација под 20 години учествува во вкупниот број на жители со 36.2%, а учеството на населението на возраст од 60 години и постаро е само 11.7%.

Вкупниот број на регистрирани невработени лица во декември 2011 година, во општина Струга, изнесуваше 7,716; поспецифично, стапката на регистрирани невработени на возраст од 15-64 години изнесуваше 16,3% и стапка на регистрирани невработени на возраст 20-64 изнесуваше 18.8%. Невработеност во општина Струга изнесува 2.74% од вкупниот број на регистрирани невработени во Македонија. Невработеноста на руралното население е доминантна, опфаќа 64.4% од вкупниот број на регистрирани невработени во општината. Според половата структура, од вкупниот број на невработени, 4,816 (63.58%) се мажи, а 2,900 (38.41%) невработени се жени.

Во Општина Струга има пет основни училишта и пет подрачни основни училишта. Основните училишта се лоцирани во Струга, Велешта, Дрслаица и Мислешево. Подрачното училиште “Гоце Делчев” од Јабланица има регионални училишни ограноци во селата Луково, Подгорци, Пискулица и Нерези. Подрачното училиште “Арсим Агуши” има ограноци во Радолишта, Загрчани и Франгово. Подрачното училиште “Единство” има ограноци во Долна Белица и Октиси. Подрачното училиште “Наим Фраштери” има ограноци во Горно Татеша, Делгожда, Корошишта, Ливада и Мислодежда. Подрачното училиште

“Јосип Броз Тито” има ограноци во Враништа и Струга. Во општината средно образование е организирано во две јавни училишта “Нико Нестор” и “Д-р Ибрахим Темо”, и во две приватни училишта “Јахија Кемал” и “Петта приватна гимназија.” Покрај тоа, во општината има и еден приватен универзитет.

Примарната здравствена заштита се обезбедува во два центри за здравствена заштита во градот Струга и Велешта, еден медицински центар во Струга, и во центарот за јавно здравје. Во прилог на ова, постојат и три приватни пракси по општа медицина, седум гинеколошки ординации, 13 аптеки и регионален центар за нефрологија. Стоматолошка заштита се обезбедува во 26 приватни стоматолошки ординации.

Центарот за култура “Браќа Миладиновци” е една од водечките културни институции одговорна за организација на културниот живот во Струга. Градската библиотека е лоцирана во просториите на културниот дом. Во општината се наоѓаат природнонаучниот музеј “Д-р Никола Незлобински” и галеријата “Вангел Коџоман”.

Општина Струга има спортски клубови во следниве дисциплини: ракомет, кошарка, фудбал, пинг понг, бокс, карате, едрење, веслање, параглајдерство, и тн. Повеќето од 121 спортски објекти претставуваат отворени спортски терени и со оглед на нивната дисфункционалност истите се рангирани во трета категорија на објекти. Главно, тие се во сопственост на спортските клубови, угостителските организации, училишта или јавните претпријатија.

Трговијата како доминантна дејност учествува со околу 48% проценти во локалната економија, потоа следи градежништвото со 11%, преработувачката индустрија со 11%, туризмот и хотелиерството со 8%, комунални, културни, јавни и лични услуги со околу 7%, и останато со 15%. Текстилната индустрија вработува околу 3,000 лица, со што игра важна улога во преработувачката индустрија. Постои тренд на зголемување на инвестициите во дрвопреработувачката индустрија. Земјоделските активности во општината се изведуваат на 7,000 хе обработливо земјиште, од кои 4,000 хе се под житни култури, 1,500 хе се пченка и 1,500 хе се различни култури. На 35 хектари земјиште се произведуваат 495 тони јаболка, а лозови насади се засадени на 95 хе.

3.2.8.1. Село Мислешево

Мислешево се наоѓа на североисточната страна на општина Струга. Согласно со својата географска поставеност, тоа се наоѓа во струшката котлина, на десната, источната страна на реката Дрим, со приближна надморска височина од 700 метри. Територијата на селото граничи на север со с. Моришта, на североисток со с. Волино, на исток со селата Требеништа, Горенци и Оровник, на југозапад со градот Струга, на запад со реката Дрим, и на југ со Охридското Езеро. Селото опфаќа територија од 1,318 хе. Мислешево има 3,507 жители и според етничката структура селото има мултиетнички карактер со 2,791 Македонци, 527 Албанци, 28 Турци, 13 Роми, 66 Власи, 15 Срби и 66 останати. Селото има добро развиена економија со неколку економски капацитети. Од земјоделското производство, најчестата се одгледуваат житарици, односно пченица и пченка, домати, пиперки, кромид, зелка, цреши, јаболка, сливи, и круши. Постојат неколку сточарски фарми во кои се одгледуваат крави и овци.

3.2.8.2. Село Велешта

Велешта се наоѓа на северозападната страна на општина Струга. Во селото има 5,834 жители од кои 2,971 мажи и 2,863 жени. Врз основа на етничката структура селото е со доминантно

албанско население од 98.7%, други со 1.28%, и 0.02% македонско население. Селото има задоволителна институционална инфраструктура за здравствена заштита што делумно се должи на фактот дека во минатото Велешта беше самостојна општината. Селото има добро развиена економија со бројни економски капацитети, меѓу кои значаен бројот на ресторани и туристички капацитети. Дополнително, локалните жители се занимаваат со земјоделство.

3.2.9. Општина Кочани

Општината **Кочани** се наоѓа на 120 километри оддалеченост од Скопје, во источниот дел на Република Македонија, поточно ја зазема северната страна на Кочанската Котлина. Градот Кочани ја завзема јужната страна од општината и е на надморската височина до 450 метри. Општината зафаќа површина 360.32 км², со најниска надморска височина од 320 метри и највисока 2,085 м. Општина Кочани има 28 населени места, од кои 1 градско и 27 селски.

Според пописот на населението од 2002 г. во општина Кочани живеат 38,092 жители, од кои: Македонци – 35,472 (93.12%), Роми – 1,951 (5.12%), Турци - 315 (0.83%), Власи - 194 (0.50%), Срби - 63 (0.17%) и останати - 97 (0.26%). Општина Кочани брои 11,981 домаќинства и 14,440 живеалишта. Од вкупното население кое живее во општината, 19,192 се мажи, а останатите 18,900 се жени. Економски активното население во општината брои 16,610 лица, од кои вработени се 10,257, а невработени се 6,353 лица. Економски неактивни се 13,922 лица.

Низ општина Кочани поминува магистрална сообраќајница со која таа се поврзува со Штип (30 км) и Велес (70 км), со што Кочани е поврзан со централна Македонија. Кочани е крстосница на повеќе регионални сообраќајници, со кои се поврзува со најблиските градови на исток со Веница (10 км), Македонска Каменица (30 км), Делчево (55 км), Берово (60 км), и бугарска граница (65 км). На запад е поврзан со Пробиштип (36 км) и Кратово (48 км). Постојечката железница, која е изградена во 1926 година, претставува значајна патна мрежа за општината. Преку оваа железничка линија Кочани е поврзан со Штип – Велес - Скопје. Сообраќајната инфраструктура е следната: 26 села или 60.5% се поврзани со магистралниот пат преку регионални и локални асфалтни патишта, 17 села или 39.5% се поврзани со земјени или шумски патишта. Во рамничарските и рамничарско-ридските села постои современа мрежа на улици, додека во останатите тоа не е присутно.

Традиционална стопанска гранка во Кочани е земјоделството за кое постојат одлични природни и агротехнички услови. Почвата е плодна од алувијално потекло. Најголем дел од обработливите површини се наводнуваат, поради што има изградено акумулациони објекти и разгранета каналска мрежа во должина од 280 км. Оризот е најзначајна земјоделска култура со многувековна традиција, високи приноси и одличен квалитет. Годишно се сеат околу 3,500 хе под ориз, со принос од над 5,000 кг/хе.

Општина Кочани, генерално, претставува средно развиен индустриски регион, во кој соодветно на условите кои владеат во државата стопанисуваат повеќе индустриски капацитети. Капацитетите кои се формирани пред осмостојувањето на Република Македонија се лоцирани, повеќето од нив, во индустриската зона, и тоа во источниот дел од градот на патот за Веница.

Предучилишното воспитание и образование во општината Кочани се обезбедува преку детската градинка “Павлина Вељанова”, во чиј склоп работат и четири најзини клонови. Во општина Кочани има шест училишта за основно образование, и тоа: “Кирил и Методиј” со две подрачни училишта во с. Бели и с. Горни Полог каде се организира настава од прво до петто одделение, “Раде Кратовче” со подрачно училиште во с. Нивичани од прво до петто

одделение, “Никола Карев” со две подрачни училишта во с. Тркање и с. Грдовци, “Малина Попиванова”, “Крсте Мисирков” и “Ристо Јуруков”. Средношколското образование се реализира во две средни училишта “Тошо Викентиев” со електротехничката, машинската и сообраќајната струка и “Љупчо Сантов” кое покрај гимназиско образование обезбедува и образование од економска, правна и трговска професија. Покрај тоа, високошколско образование е достапно преку дисперзирани студии, каде покрај постојниот Правен факултет, кој е во рамките на штипскиот универзитет, се воведуваат и економски факултет со две студиски насоки: здравствен и финансиски менаџмент, како и студиска насока за текстилно инженерство која ќе постои во рамките на Технолошко-техничкиот факултет во Пробиштип. Исто така, Машинскиот факултет од Винаца кој функционира во рамките на штипскиот универзитет “Гоце Делчев” ќе биде префрлен во Кочани. На новиот Машински факултет во Кочани ќе има насока за производно машинство.

Општината има задоволителна мрежа на здравствени институции. Во градот има една општа болница, еден завод за здравствена заштита, еден здравствен дом, една поликлиника. Покрај тоа има 17 здравствени ординации и 3 лаборатории. Во рамките на овие здравствени ординации има двајца интернисти и една гинеколошка ординација. Во градот Кочани има 15 стоматолошки ординации, од кои едната истовремено е и заботехничка лабораторија. Во општината има 20 аптеки, од кои три се во селата. Нема ниту јавен, ниту приватен старски дом, а има две народни кујни. Мрежата на социјални услуги во општината се состои и од дневен центар за лица со посебни потреби, советувалиците за ХИВ/СИДА. Во општината има два клуба за пензионери.

Во општина Кочани постојат повеќе објекти од областа на културата. Општината располага со еден дом на културата, една кино сала и една библиотека. Иако нема театар, секоја година во мај се организираат Мајските театарски смотри (драмски аматерски фестивал).

Во општина Кочани има еден фудбалски стадион, пет спортски сали и 12 спортски игралишта, како и отворен базен и терен за мини голф.

Главни стопански гранки се трговијата, текстилната индустрија, индустријата за производство на автоделови, градежништво и земјоделството. На подрачјето на општина Кочани функционираат мал број на стопански субјекти кои вработуваат над 150 лица (1%), а поголемиот дел од стопанските субјекти се средни (1,385) и мали (391) стопански субјекти. Од вкупниот број стопански субјекти, 1,900 се во функција, а 300 се надвор од функција. Но треба да се напомене дека овој број постојано варира. Најголем дел од големите капацитети се затворени во процесот на трансформација на општествениот капитал.

3.2.9.1. Село Јастребник

Јастребник се наоѓа на јужните падини на Осоговските Планини на надморска височина од 950 метри. Врз основа на неговата географска положба тоа е планинско село од расфрлан тип со мала густина. Како резултат на рурално урбаната миграција, селото брои 48 жители, истите, според пописот од 2002 година живеат во 23 домаќинства и се од македонска националност. Нема жители во возрасната група од 0-15 години. Главно, населението на Јастребник е на возраст од 35 години и постаро. Од вкупното население, 58% се мажи. Вкупниот бројот на живеалишта изнесува 34. Интересно е да се спомене дека постои Центар за валоризација на културното наследство, кој се наоѓа во старата училишна зграда. Центарот е основан со помош од италијанската влада и градот Кочани.

3.2.9.2. Село Лешки

Лешки се наоѓа на Осоговските Планини на надморска височина од 897 метри. Географската конфигурација на територија е планинска. Селото е на 10 километри од Кочани. На последниот попис во 2002 година во селото имало само 28 жители, главно стари лица. Нема жители во возрастната група од 0-15 години. Главно, жителите на Лешки се на возраст од 35 години и постари.

3.2.9.3. Село Тркање

Тркање се наоѓа во низинските предели на Кочанската долина на надморска височина од 384 метри, на северната страна од регионалниот пат Штип - Кочани. Селото е на 5 километри оддалеченост од Кочани. Тркање има 1,225 жители, 389 домаќинства и 440 живеалишта. Половата структура покажува доминација на машкото население (650 мажи и 575 жени). Постојат неколку стопански субјекти на територијата на Тркање. Локалните граѓани се претежно ангажирани во земјоделството.

3.2.10. Општина Гази Баба

Општина **Гази Баба** се наоѓа во северниот дел на Република Македонија, во источниот дел од Скопската Котлина. Општината се простира на површина од 92 км² и е на надморска височина од 173 метри. На север се граничи со општините Бутел и Чаир, на запад се граничи со општините Центар и Аеродром, на југ со општините Илинден и Петровец и на исток со општините Арачиново и Липково. Поголемиот дел од територијата во централниот, југозападниот и јужниот дел (65%) се наоѓа во рамница под обработлива површина. Неколку височини се лоцирани во северниот дел од општината кај парк-шумата “Гази Баба” и во централниот дел во месноста Камник. Исто така, на општината и припаѓа и планинскиот предел на Скопска Црна Гора која се наоѓа на исток. Општината има 14 села или рурални населени места и 7 урбани населени места.

Според пописот од 2002 година, општината има 72,222 жители и според бројот на жители претставува една од поголемите општини во Скопје и Република Македонија, со просечна густина на населеност од 1,046.7 жители/км². Од вкупниот број жители, во општината 36,177 (50.1%) се мажи, а останатите 36,177 (49.9%) се жени. Поголемиот дел од вкупното население во општината го чини руралното население на кое му припаѓаат 44,561 жител, додека останатото население е урбано и брои 28,056 жители. Етничката структура на населението во општина Гази Баба е следна: Македонци 53,106 (73.5%), Албанци 12,502 (17.5%), Роми 2,082 (2.88%), Турци 606 (0.84%), Власи 236 (0.32%), Срби 2,094 (2.89%), Бошњаци 710 (0.98%) и други 886 (1.23%). Просечната возраст на населението од општината изнесува 32.9 години.

Образовната структура на општината е следна: без образование се 2,560 лица (3.6%), со нецелосно образование 6,283 (8.7%) лица, со основно образование 20,078 (27.8%) лица, со средно образование има 37,411 (51.8%) лица, со вишо образование се 1,589 (2.2%) лица, високо образование 3,972 (5.5%) лица и по 72 (0.1%) магистри и доктори на наука. Од вкупниот број жители во општината, вработени се 19,626, од кои во земјоделството работат само 2%, во индустријата се вработени 37%, со услуги се занимаваат 60% од вработените и останатите 1% не е познато со што се занимаваат.

Општина Гази Баба има потенцијал за развој бидејќи е најголемата индустриска зона во Скопје и Република Македонија и на нејзина територија се создава третина од

општествениот производ. Најголем број вработени во општината има во фармацевтската индустрија, металургијата и земјоделството. Исто така, овие дејности важат и за најдоминантни во општината. Општина Гази Баба претставува комуникациска и транспортна порта низ која поминуваат сите транспортни и комуникациски коридори за градот Скопје како економски, административен и општествен центар на Република Македонија. Таа претставува комуникациско средиште на сообраќајните и транспортните меѓународни коридори 8 и 10 што претставува одлична основа за динамичен локален и регионален економски развој. Низ територијата на општина Гази Баба поминува и еден значаен дел (10 км) од заобиколницата околу градот Скопје.

Општина Гази Баба располага со 5.500 хе земјоделско земјиште, и тоа во сопственост на правните субјекти се околу 1,900 хе, додека индивидуалните земјоделци располагаат со околу 3,650 хе. На земјиштето со кое стопанисуваат правните субјекти претежно се застапени житните и фуражните култури, додека на земјоделското земјиште што е сопственост на приватни лица се застапени житните и градинарските култури. Од вкупното користено земјоделско земјиште во општината, 90% се ораници, бавчи и домашни градини, а останатиот дел припаѓа на пасишта, овоштарници и лозја. Скопје располага со расеани вкупно 1,555 хе зеленчук, од кои 33% се наоѓаат во оваа општина. Најголем процент на засеан зеленчук и отпаѓа на лубениците (100 хе), пиперката (96 хе), компирот (73 хе), доматиите (45 хе) и тн.

Основното образование е организирано во 11 основни училишта, и тоа во следните населени места: три во Мацари “Вера Јоциќ”, “Крсте Петков Мисирков” и “Наум Наумовски-Борче”, две во населеното место Ченто “Дане Крапчев” и “25 Мај”, по едно во населените места Железара “Глигор Прличев” и Гази Баба “Стив Наумов”, и по едно во селата Трубареве “Крум Тошев”, Стајковци “Кирил и Методиј”, во Булачани “Наум Охридски”, и во Колонија Идризово “Његош”. Во овие училишта наставата се организира од прво до девето одделение. Во општината има пет средни училишта⁴ во кои се одвива гимназиска и стручна настава, а во Државниот училишен центар за образование и рехабилитација “Партенија Зографски” се одвива и настава за ученици со специјални потреби. Покрај државните средни училишта, во општината има и едно приватно средно училиште. Од високо образовните институции, во Гази Баба се лоцирани четири државни и два приватни факултети.

Здравствени услуги на територијата на општината се обезбедуваат преку следниве здравствени установи: еден здравствен дом, шест диспанзери, шест амбуланти, една поликлиника, тринаесет ординации и една приватна болница. Бројот на специјалистички клиники и аптеки во општината не е познат.

Во општина Гази Баба функционираат две државни детски градинки за предучилишно воспитание. Јавната установа за деца “Детска радост” со четири клонови и јавната установа за деца “25 Мај” со пет клонови. Во општината има и еден приватен старски дом и еден пензионерски дом. Од мрежата на вонинституционална и институционална заштита, на територијата на општината дејствуваат: Дневен центар за деца со посебни потреби, Дневен центар за деца на улица, СОС Детско село Македонија и ЈУ Завод за згрижување, воспитување и образование на деца и младинци “Ранка Милановиќ” Скопје. Во општината има канцеларија на Црвен крст на општина Гази Баба. Во соработка со МЦСР Гази Баба се

⁴ АСУЦ „Боро Петрушевски“, СЕТУ „Михајло Пупин“, СУ „Панче Арсовски“, СУ „Партенија Зографски“, приватна гимназија „Јахија Кемал“

отворени два пункта на народна кујна, и тоа во населените места Мацари и месноста Хангар Ченто каде се доделуваат вкупно по 200 оброци дневно.

Културната понуда во општината Гази Баба се состои од 10 археолошки локалитети, 14 цркви, две џамии, еден манастир, кино и театар. Постојните библиотеки се дел од образовните институции. Во општината недостасуваат установи од типот на музеи и културни центри.

Во општина Гази Баба има 10 спортски игралишта и пет спортски сали. Исто така има затворен терен за мал фудбал во с. Стајковци, во Автокоманда има спортска сала, во населбата Хиподром спортски рекреативен центар, фудбалски стадион во Железара и стадионот “Борис Трајковски” во населеното место Мацари. Изградени се следните детски игралишта во: две има во Мацари, потоа во Автокоманда, Црешево, Триангла, Трубарево, Колонија, Ергеле, Раштак, Јурумлери и Вардариште.

Податоците за деловни субјекти посочуваат на околу 6,600 стопански субјекти регистрирани со седиште на територијата на општина Гази Баба, но од нив во функција се само 2,050, додека надвор од функција се останатите 4,550 субјекти. Од вкупниот број стопански субјекти кои функционираат на територијата на општината, 44 се големи претпријатија. Во општината најважни стопански гранки се: металургијата, фармацевтската, прехранбената индустрија, кондуктерската, индустријата за производство на алкохолни и безалкохолни пијалаци. Дополнително, значајно е да се напомене дека во општината е лоцирана една од најголемите фабрики за пијалоци Скопска Пивара.

3.2.10.1. Село Раштак

Раштак е планинско село кое на источната страна е опколено со лозја и градини, на јужната страна со обработливо земјиште засадено со земјоделски култури, на западната страна со лозја и обработливо земјоделско земјиште на кое се одгледуваат житни култури, а на север е опколено со пасишта и шуми. Селото опфаќа територија од 30 км². Селото е од збиен тип. Низ селото тече Реката Раштевска. Раштак има 367 жители од кои 187 се мажи, а 180 се жени. Значајни јавни објекти се селската црква и основно училиште во кое се обезбедува образование од прво до петто одделение. Освен, неколку мали семејни фарми и семејни бизниси, во селото нема други значајни индустриски објекти. Селото преку рехабилитираниот пат се поврзува со општината Бутел и со градот Скопје.

4. МЕТОДОЛОГИЈА И ПОДАТОЦИ

Во ПРИЛОГ бр. 3 од овој Извештај, представена е Матрицата на главните прашања и под-прашања, во која се презентирани индикаторите, бараните податоци, изворот на податоци, кратко методолошко објаснување и одговорното лице.

Во овој дел во детали е објаснета методологијата на спроведување на интервјуата, квалитативната и квантитативна анализа кои се употребени за да се документираат социо-економските влијанија од аспект на нивните корисници.

Врз основа на ПЗ, во фокусот на оваа СТУДИЈА беа следните четири цели:

- 1) Пристапот до пазари – во кој обем рехабилитираните патишта ја подобриле земјоделската или друга претприемачка продуктивност и/или пристапот до пазари во блиските урбани центри од страна на фармерите и другите претприемачи:
 - Влезни користи
 - Заштеди од Време при Патување
 - Заштеди од Возни Оперативни Трошоци
 - Излезни користи
 - Користи од вработувања
 - Користи од пристап и социјална вклученост
- 2) Човечкиот капитал – во кој обем рехабилитираните патишта го подобриле пристапот до социјални услуги како што се едукативните и здравствени институции концентрирани во урбаните центри или во соседните локални места:
 - Едукативните користи
 - Здравстваните користи
- 3) Безбедноста на патиштата – во кој обем членовите на домаќинствата веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена поради рехабилитацијата.
 - Заштедите од сообраќајни незгоди
 - Патната сигнализација и Условите на патиштата
 - Користите од безбедноста на патиштата
- 4) Вредност на земјиштето и нови можности
 - Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето
 - Новите можности

4.1. Квалитативна анализа

4.1.1. Структура на дискусијата и интервјуата со фокус групите

За потребите на оваа СТУДИЈА, се дефинирани следните шест фокус групи: ќени претприемачи, млади лица, постари лица, фармери, невработени и вработени лица. Интервјуата ги обезбедија потребните податоци за да се изврши квалитативна анализа и да се детектираат немонетизирачките социо-економски влијанија од претходно дефинираните користи: од *Вработувања*, од *Пристап и социјална вклученост*, *Едукативни користи*, *Здравствени користи*, *користи од Безбедноста на патиштата* и од *Новите можности*. Во ПРИЛОГ бр. 4 презентирани се специфично креираните прашалници кои се употребени во овие интервјуа.

Две фокус групи беа селектирани во секоја општина согласно барањата на ПЗ. Изборот беше направен врз основа на специфичната социо-демографска структура на локалните места. Секоја група се состоеше од 5 до 15 лица. Оваа компонента вклучуваше фреквентни

патувања и среќавања со споменатите лица. Службените лица на ЈПДП претходно ја потврдија листата со избрани фокус групи. Вкупно се реализирани 20 фокус-групи со вкупно 135 испитаника. Од аспект на половата структура на испитаниците, од вкупно 135 учесници во фокус групите 122 (86,7%) се мажи, а 18 (13,3%) жени.

Полу-структурираните интервјуа без извршени со останатите засегнати страни како што се општинските власти (сектор за патно и урбано планирање), автобуските и камионски превозници, и бизнис заедницата која ги користи рехабилитираните патишта. Полу-структурираните интервјуа се состојат од прашалници дизајнирани со отворени прашања кои се користат како рамка за темите за време на интервјуата. Полу-структурираните интервјуа овозможуваат на лицата кои ги спроведуваат да направат длабинско квалитативно истражување на користите на овие засегнати страни од гледна точка на бизнисот. Во ПРИЛОГ бр. 5 пресентирани се прашалниците кои беа употребени за полу-структурираните интервјуа. Групни експертски интервјуа се спроведени со претставници од општините (вкупно 21 испитувано лице), претставници од транспортните претпријатија кои ги опслужуваат патните правци (14 лица), и претставници од бизнис заедниците (20), вкупно 55 експертски интервјуа во десет општини: Кичево, Битола, Гази Баба, Кочани, Тетово, Ресен, Винаца, Берово, Струга и Демир Хисар.

Работниот план за спроведување на СТУДИЈАТА по општини и патишта е во ПРИЛОГ бр. 6 од овој Извештај.

4.2. Квантитативна анализа

Сегашна Вредност на користите е дефинирана како промена во дисконтираната вредност на користите во “После” и “Пред” сценаријата (после и пред рехабилитацијата на патиштата), кои се нарекуваат инкрементални користи. Користите (заштедите) на кои може да се применат парични пресметки (*Време при Транспорт, Возни Оперативни Трошоци, Намалување на Сообраќајни Незгоди, и Зголемување на Вредноста на Замјштитето*) беа монетизирани користејќи ја следната формула за Сегашна Вредност:

$$PV = \sum_{t=0}^T Ct \times \frac{1}{(1+r)^t}$$

Формула 1 Сегашна Вредност

каде, PV е сегашна вредност на парични текови од користи од годината t до годината T , Ct е паричниот тек од користи во годината t , а r е дисконтната стапка. За потребите на оваа СТУДИЈА, употребена е социјална дисконтна стапка од 5.5% согласно ЕУ Водичот за анализа на трошоците и користите за транспорт во “Cohesion” земји (с. 16 и с. 57). За естимацијата на идната вредност на користите, користите беа прилагодени со употреба на прилагодена по жител стапка на раст на БДП (Македонската просечна годишна реална стапка на раст на БДП изнесува 3.36% за периодот 1998 – 2011 (Завод за статистика). За прилагодувањето – во услови на отсуство на локални податоци – употребен е степен на еластичност од $\epsilon=0.7$ помеѓу БДП и паричната вредност на временските заштеди. Дополнително, согласно НЕАТСО (с. s5) стандардна интер-темпорална еластичност во однос на стапката на раст на БДП од 0.7 е препорачана, со тест на сензитивност од 1.0 (за сите цели на патнички патувања, за работа и оние кои не се за работа, како и за превоз на комерцијални добра), што е во линија со она што е направено во оваа СТУДИЈА. Така, прилагодената

просечна годишна стапка на реален раст на БДП изнесува 2.352%. Употребен е девизен курс 1 евро = 61.7 МКД при конверзијата на парите.

Пресметките на паричните текови се извршени во реални услови. Согласно на ЕУ Водичот за анализа на трошоците и користите (с. 16), временскиот хоризонт мора да биде конзистентен со економскиот живот на главното средства. Референтниот временски хоризонт (периодот на вреднување) за оваа СТУДИЈА е дефиниран на 25 години (2014-2038). Ова е во линија со ЕУ Водичот за анализа на трошоците и користите, кој препорачува референтен временски хоризонт од 25 години за проекти од патната инфраструктура (с. 37). Соодветната резидуална вредност е вклучена во пресметките во последната година. Релативната промена на цените е третирана на конзистентен начин.

4.3. Методолошки ограничувања и претпоставки на анализата

Бидејќи е употребена “Пред и Потоа” анализа со цел да се оцени социо-економското влијание од рехабилитацијата на патиштата, оваа СТУДИЈА беше предмет на важни ограничувања.

Прво ограничување е периодот. Дваесет и едниот локален пат предмет на оваа анализа не беа рехабилитирани во исто време, туку во период од 2008 до 2012 година. Ова значи дека влијанието од рехабилитацијата има различна временска рамка за различна општина и локално место.

Второ, оценката на влијанието е направена само неколку години по завршувањето на проектот (различно за секој од локалните патишта од 1 до 5 години), што го креира проблемот како резултат на недоволно време да не се утврдат сите ефекти и нивните целосни големини.

Трето, и покрај тоа што во повеќето села кои се предмет на оваа СТУДИЈА рехабилитацијата на патот е единствениот позначаен инфраструктурен проект кој е реализиран, и во исто време, најзначајниот за утврдените влијанија, може да постојат и други фактори кои делумно влијаеле исто така. Така на пример, зголемениот број на движења на возилата може да биде резултат на зголемениот број на моторни возила; намалената невработеност може да биде резултат и на владини и општински политики кои ја зголемуваат економската активност на локалното население; итн. Поради тоа, за целта на оваа СТУДИЈА претпоставките одат во линија на *ceteris paribus* принципот односно влијанијата беа утврдени како само условите на патиштата да се промениле (рехабилитацијата на патиштата) а сите други фактори не се промениле (и поради тоа не се земени во предвид при анализата). Оваа претпоставка (ограничување) е оправдана со објаснувањето дадено на почетокот на овој параграф и со фактот дека сите податоци кои се добиени од фокус групите и другите интересни групи беа базирани на прашањето “кои беа ефектите кои рехабилитацијата на патиштата ја има врз...”

5. ДЕТАЛНА АНАЛИЗА НА СОГЛЕДУВАЊАТА ОД ИСТРАЖУВАЊЕТО

5.1. Пристап до пазари

Подобрувањето на пристапот до пазари од аспект на корисниците беше оценето преку утврдување на нивото на продуктивност и пристап до пазарите од страна на различни фокус групи (кои беа претходно дефинирани).

Продуктивноста се мери како сооднос помеѓу “Креираното” - произведеното (Излезни користи - Outputs) и “Вложено” – трошоците (Влезни користи - Inputs), поради што за потребите на оваа СТУДИЈА направена е компаративна анализа на продуктивноста во “После” и “Пред” сценаријата, со цел да се утврди дали рехабилитацијата на патиштата ја зголемила продуктивноста.

5.1.1. “Влезни” Користи

“Влезните” користи се утврдени преку пресметка на Заштедите од Време при Патување и Заштедите од Возни Оперативни Трошоци.

5.1.1.1. Заштеди од Време при Патување

Заштедите од Време при Патување (ЗВП) најчесто претставуваат најзначаен елемент од користите на транспортните проекти. Некои Европски земји им обезбедуваат на евалуаторите национални проценки за вредноста на времето по цел а некогаш и по тип на патување, особено за патници. Во услови на непостоење на референтни проценки, можно е да се изведе вредноста на времето согласно изборот на проценителот или да се прилагоди проценката од други студии на база на нивото на доход (ЕУ Водичот за анализа на трошоците и користите, с. 79), што е направено во оваа СТУДИЈА.

Деталната пресметка на економскиот бенефит поврзан со ЗВП е во ПРИЛОГ бр. 7 од овој Извештај. Вкупната корист од ЗВП е сума од сите заштеди на време за сите целни патувања и тип на сообраќај (патнички и товарен). Вкупните ЗВП за патничкиот сообраќај изнесуваат 52 милиони евра, додека вкупните ЗВП за товарен сообраќај околу 1.7 милиони евра, или севкупно ЗВП од 53.7 милиони евра за сите локални патишта предмет на анализа во оваа СТУДИЈА.

5.1.1.2. Заштеди од Возни Оперативни Трошоци

Разликите (Заштедите) во Возните Оперативни Трошоци (ВОТ) кои произлегуваат од употребата на рехабилитирана патна мрежа во споредба со ВОТ кои произлегуваат од употреба на нерехабилитирана патна мрежа претставуваат едни од користите кои произлегуваат од подобрување на патиштата (НЕСА Прирачник, 2013, с. 6-3-1).

Промената во вкупните ВОТ за сите делници зависи од промената на должината на делницата и просечната брзина на патување. ВОТ во НЕСА Прирачникот се состои од 6 дела: гориво, уље, гуми, одржување, амортизација и големината на возилото. Само оние делови кои варираат со употребата на возилото се мерат, така што акцизата на возилата, осигурувањето и гаражирањето не се вклучени во ВОТ.

Деталната пресметка на економскиот бенефит поврзан со Заштедите од Возни Оперативни Трошоци (ЗВОТ) е во ПРИЛОГ бр. 9 од овој Извештај. Вкупниот кориснички бенефит од ЗВОТ е сума на сите Возни Оперативни Заштеди (потрошувачка на гориво и останати елементи кои не се гориво) за сите целни движења и видови на сообраќај (патнички и товарен). Вкупните ЗВОТ од потрошувачка на гориво изнесуваат 14.3 милиони евра, додека ЗВОТ од останатите елементи на ВОТ (освен горивото) изнесуваат 7.7 милиони евра, или вкупно ЗВОТ од 22 милиони евра.

5.1.2. “Излезни” користи

“Излезните” користи беа утврдени преку анализа на користите кои се однесуваат на вработувањето и социјалната вклученост а кои произлегуваат од рехабилитацијата на патиштата.

5.1.2.1. Користи од вработување

За утврдување на користите кои се однесуваат на вработувањето, беа користени податоци за стапката на невработеност од Агенцијата за вработување на Република Македонија при што податоците во “После” и “Пред” сценариото беа споредени со цел да се утврди промената во стапката на невработеност. Бидејќи 21 локален пат кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА беа рехабилитирани во периодот од 2008 до 2012 година, од страна на Агенција за вработување на Република Македонија беа побарани податоците за невработеноста од 31 декември 2007 и 31 јануари 2014 година и беа употребени за споредба. Беа анализирани процентуалната промена на вкупниот број на невработени и дополнително процентуалната промена само за жени. Релативна процентуална промена во стапката на невработеност не беше мерена, бидејќи не постојат статистички податоци за работната сила и бројот на луѓето кои живеат во тие специфични локални места (последниот официјален попис во Македонија по локални места е спроведен во 2002 година).

Врз основа на извршената компаративна анализа, утврдена е намалена стапка на невработеност во поголем број од избраните населени места, како во однос на вкупната невработеност, така и во однос на невработеноста на жените (Табела 10). Пондерираната просечна процентуална промена за вкупната невработеност (за сите избрани населени места) е (- 44.7%), додека пондерираната просечна процентуална промена на невработеноста на жените (за сите избрани населени места) е уште поголем (- 52.8%). Ова значи дека во овој период (јануари 2008 - јануари 2014) жените претставуваат поголем процент од ново вработените лица.

Со цел да се утврдат податоците за дополнителен работен ангажман и економски можности на населението во рамките на истражуваните заедници, користени се прашалниците дадени во ПРИЛОГ 4 и 5. Врз основа на извршените интервјуа може да се заклучи дека во повеќето населени места кои се предмет на оваа СТУДИЈА постојат позитивни ефекти во однос на вработувањето кои се поврзани со рехабилитацијата на патиштата (подетални податоци се дадени подолу во текстот).

Табела 10 Користи од вработување

Региони	Општини	Локални заедници	Невработени			Невработени (жени)		
			Дек. 2007	Јан. 2014	% промена	Дек. 2007	Јан. 2014	% промена
Планински регион	Кичево	Брждани	39	16	-59.0%	18	6	-66.7%
		Другово	245	273	11.4%	112	137	22.3%
		Кнежино	1	2	100.0%	0	0	нема промена
		Крушино	1	0	-100.0%	0	0	нема промена
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	5	3	-40.0%	1	0	-100.0%
		Прибилци (Кочишта)	5	4	-20.0%	1	0	-100.0%
	Тетово	Требош	285	201	-29.5%	121	74	-38.8%
	Берово	Владимирово	179	97	-45.8%	73	52	-28.8%
		Русиново	535	353	-34.0%	197	159	-19.3%
	Виница	Драгобрасhte	67	49	-26.9%	18	19	5.6%
Пекљани		81	52	-35.8%	26	17	-34.6%	
Низиски регион	Ресен	Долна Бела Црква	47	25	-46.8%	18	13	-27.8%
		Стење	29	22	-24.1%	6	5	-16.7%
	Битола	Поешево	44	26	-40.9%	14	10	-28.6%
		Долно Оризари	350	257	-26.6%	163	124	-23.9%
		Карамани	85	60	-29.4%	28	28	0.0%
		Трн	31	21	-32.3%	8	7	-12.5%
	Струга	Велешта	486	232	-52.3%	158	73	-53.8%
		Долна Белица	149	90	-39.6%	44	24	-45.5%
		Мислешево	170	147	-13.5%	60	64	6.7%
	Кочани	Јастребник	9	3	-66.7%	3	0	-100.0%
		Лешки	4	2	-50.0%	1	0	-100.0%
		Тркање	253	171	-32.4%	86	56	-34.9%
	Гази Баба	Раштак	5	18	260.0%	3	10	233.3%
	Пондерирана просечна промена					-44.7%		-52.8%

(Извор: Македонска агенција за вработување, лични креација и пресметка на авторите)

5.1.2.1.1. Општина Кичево (Крушино, Кнежино, Другово, Брждани)

Придобивките од рехабилитацијата на локалните патишта во локалните места во општина Кичево се релативно мали. Сепак, една од позначајните придобивки е поврзана со развојот на туризмот во Крушино и Кнежино. Домот на уметноста во Кнежино инвестил во проширување на терасата на ресторанот. Неколку поединци од Крушино инвестирале во поставување на пластеници и пчелини сандаци. Испитаниците од Брждани посочија на инвестиции во пчелини сандаци. Жителите на Кнежино генерираат дополнителни приходи од берба на костени. Претставниците од бизнис заедницата од Кнежино наведоа инвестиции во овоштарници. Дополнително, во Кнежино, направени се неколку значајни инвестиции во изградба на викендички и индивидуални куќи. Рехабилитацијата на патот создава придобивки за компаниите кои имаат концесија за експлоатација на дрва. Испитаниците од бизнис заедницата во Другово ги нагласија инвестициите во изградба на живеалишта. Испитаниците од Брждани напоменаа слични инвестиции во реновирање на старите и дотраени живеалишта во нивната заедница. Идентификувано е намалување на трошоците за транспорт на прехранбени производи за снабдување на локалните продавници.

5.1.2.1.2. Општина Демир Хисар (Доленци, Прибилци)

Експертите од општината сметаат дека добрите патишта се предуслов за локален економски развој, но не се клучен фактор. Врз основа на нивното мислење рехабилитацијата на

патиштата во Доленци и Прибилци немаа значителен ефект врз економски развој на овие локални заедници. Ново усвоениот закон за просторно и урбанистичко планирање ги стопирал сите инфраструктурни инвестиции. Во Зашле (Прибилци), има неколку реновирани приватни куќи по рехабилитацијата на патот. Локалните жители од Прибилци мислат дека фармите кои се отворени пред рехабилитација на патот веќе имаат позитивни економски ефекти. Рехабилитација на патот придонесува кон подобар пласман на земјоделските производи од локалната заедница. Локалните жители и лица кои не се од заедницата се ангажирани во берба на шумски плодови и печурки и активности за нижење на тутун. Фокус групата на пензионери и вработени лица од Доленци истакнаа дека рехабилитација на патот не поттикнала отварање на нови бизниси, но имала позитивни ефекти врз веќе постојните варници.

5.1.2.1.3. Општина Тетово (Требош)

Рехабилитација на патот Тетово-Требош има големо влијание за развојот на бизнисот во селото Требош. Изградбата на фабриката за биогаз е најзначајната инвестиција која е идентификувана. Веќе постоечка живинарска фарма, економски капацитет од витален интерес за заедницата, ја има направено оваа инвестиција. Како што е посочено од страна на фокус групата на млади, постојат нови земјоделски инвестиции во пластеници. Земјоделците од Требош посочуваат дека жителите од другите заедници, сопственици на обработливо земјиште долж рехабилитираниот пат, покажаа интерес за инвестиции во земјоделието. Пред рехабилитација на патот во заедницата биле отворени пилана и фабрика за цементни блокови. Испитаниците посочуваат на остварување на дополнителни приходи кои не се од плати, социјални трансфери и кирии. Интервјуираните изјавија дека рехабилитацијата на патот го зголемила ангажманот на сезонските работници од другите заедници во Требош и на оние од Требош во други заедници. Според нивните изјави, рехабилитацијата на патот значително ја зголемила вредноста на земјиштето, особено на парцелите кои имаат директен пристап до рехабилитираниот пат. Проширување на маргините на градот Тетово кон селото Требош, во комбинација со рехабилитација на патот, ги зголемило градежните активности, односно инвестициите во нови куќи.

5.1.2.1.4. Општина Берово (Русиново, Владимирово)

Статистичките податоци посочуваат на евидентен пораст на вработувањето за жителите од Русиново и Владимирово. Рехабилитацијата на патиштата во Русиново и Владимирово придонесува кон унапредување на бизнисот на Фунги Флора – отворена е откупна станица за шумско овошје од страна на компанијата од Радовиш. Важно е да се нагласи инвестицијата во пилана во Русиново, после рехабилитацијата на патот. Оваа инвестиција резултираше со вработување на шест лица. Испитаниците од Владимирово посочуваат на некои директни користи од рехабилитација на патот за локалните ресторани. Според нив, таа овозможила подобар пристап до рестораните, со што придонела да се зголеми бројот на муштерии. Според интервјуираните превозници, ангажманот на сезонски работници од двете заедници е зголемен за 10% по рехабилитацијата на патот. Сезонската работа е главно поврзана со бербата на шумски плодови, печурки и билки, како и со одгледување на земјоделски производи, како што се сливи и компири. Локалните жители остваруваат дополнителни приходи и од производство на сливова ракија.

5.1.2.1.5. Општина Винаца (Пекљани, Драгобраште, Маала Мирмарци)

Рехабилитацијата на патот претставува движечка сила за економскиот развој на Пекљани според интервјуираните општински власти. Главна индустриска инвестиција по рехабилитацијата на патот е пианата. Дополнително, изградени се неколку индустриски хали и овоштарници со јаболка и грозје. Пекљани има традиција на одгледување на вишни а рехабилитацијата на патот го подобрила нивниот пласман надвор од заедницата. Постојат неколку компании кои се отворени пред рехабилитацијата на патот. Најзначајна е свињарската фарма, со приближно 5000 свињи, лоцирана на влезот на селото Пекљани. Локален бизнисмен нагласи дека рехабилитацијата на патот влијаела врз неговата одлука да го остави својот бизнис за производство на мебел во заедницата и да направи дополнителни инвестиции. Рехабилитацијата на патот ги прави компаниите од заедницата поатрактивни за надворешните бизнис компании.

Како помало раштркано планинско село, Драгобраште (и Маала Мирмарци), има помалку инвестиции, главно во земјоделието и приватни домови. Постои мало унапредување во обработката на земјоделското земјиште. Локалните жители веруваат дека рехабилитацијата на патот го поттикнува интересот на лицата кои потекнуваат од ова село, а сега живеат во Веница и Кочани, да започнат со обработка на нивите кои ги поседуваат. Нови лозови насади и неколку фарми со мал капацитет се резултат од рехабилитацијата на патот. Според превозниците дневната миграција од Драгобраште кон Веница е зголемена. Конечно, рехабилитацијата на патот ја зголемила вредноста на земјиштето.

5.1.2.1.6. Општина Ресен (Долна Бела Црква, Стење)

Долна Бела Црква и Стење се доминантно земјоделски заедници во кои се одгледува јаболко. Зачувување на квалитетот на јаболката за време на транспортот од овоштарниците до магацините и нивниот пласман на пазарот, е една од клучните економски придобивки кои произлегуваат од рехабилитацијата на патот. Неоштетените јаболка постигнуваат повисока цена на пазарите. Согласно мислењето на фокус групата од Долна Бела Црква со рехабилитацијата на патот не е поттикнато вработувањето. Според добиените информации, во Долна Бела Црква, жителите, особено жените, работат како сезонски работници во процесот на пакување на јаболка. Дополнително, некои членови од домаќинствата кои поседуваат помали јаболкови овоштарници, за време на бербата се ангажираат како сезонски работници. Овие ангажмани претставуваат значителен додаток на фамилијрниот буџет. За време на сезоната за берба, заедницата ангажира сезонски работници од други заедници, вклучувајќи и работници од Албанија. Сепак, сите испитаници го споделуваат мислењето дека не постои директна поврзаност помеѓу ангажманот на сезонските работници и рехабилитацијата на патот.

Рехабилитација на патот во Стење придонела кон неколку приватни инвестиции поврзани со изградба на викенд куќи. Според мислењето на претставниците на претприемачите, најголемите придобивки се за малите продавници лоцирани на рехабилитираниот пат. Фокус групата од Стење истакнаа дека отворањето на текстилната фабрика го зголемила вработувањето. Риболовот обезбедува дополнителни приходи за домаќинствата, иако не е законски дозволен, бидејќи езерото има свој концесионер. На крајот, важно е да се нагласи новиот хидрометеоролошки институт, изграден во Стење, по рехабилитацијата на патот.

5.1.2.1.7. Општина Битола (Долно Оризари, Карамани, Трн, Пошево)

Општинските власти и превозниците од Битола го споделуваат мислењето во однос на позитивните ефекти врз економскиот развој кои произлегуваат од рехабилитацијата на патот

во Поешево. Ова село се наоѓа во близина на поранешната фабрика "Битолатек", сега трансформирана во комплекс на индустриски постројки. Во оваа индустриска зона е отворена фабрика за картонажа, фабрика за шеќер и една странска инвестиција во текстилна фабрика. Превозниците сметаат дека рехабилитацијата на патот позитивно се одразува врз намалување на трошоците за гориво и одржување на возилата, а со тоа влијае и врз зголемување на приходите на локалните бизниси. Тие, исто така, сметаат дека побрзиот и покомфорен транспорт обезбедува подобри можности за пласман на локалните производи.

Учесниците во фокус групата сметаат дека рехабилитацијата на патот има позитивно влијание врз ангажирањето на сезонски работници во заедницата. Во Долно Оризари и Карамани, производството на млеко е високо развиен бизнис. Тоа се претежно семејни бизниси во кои жените играат значајна улога како претприемачи. Рехабилитираниот пат обезбедува подобар пристап до откупниот центар за млечни производи, што обезбедува позитивни економски користи за семејствата вклучени во овој бизнис. Во селото Трн, рехабилитацијата на патот иницирала инвестиција во производство на минерална вода и CO₂ гас. Оваа фабрика вработува воглавно локални жители. Рехабилитацијата на патот кој ги поврзува Долно Оризари, Трн и Карамани го олеснило вработувањето на локалното население во блиската фабрика за замрзнати млечни производи "Цермат". Пред рехабилитацијата на патот во Долно Оризари е отворена нова фабрика за производство на цементни производи, имајќи ги во предвид идните придобивки кои треба да произлезат од рехабилитацијата на патот.

5.1.2.1.8. Општина Струга (Мислешево, Велешта, Долна Белица)

Истражувањето покажа најпозитивни економски резултати од рехабилитацијата на патиштата во општина Струга, каде бројот на ново воспоставени економски капацитети е значително поголем во однос на другите општини. Рехабилитираниот пат Велешта - Долна Белица има позитивен ефект врз економски развој на сите локални населени места кои транзитираат преку него. Интервјуираните лица од фокус групите ги посочија следните економски капацитети кои се воспоставени по рехабилитација на патот: асфалтна база, фабриката за цемент, магацин, фабрика за брикети, како и неколку нови ресторани. Дополнително, испитаниците сметаат дека проширувањето на каменоломот, отворен пред рехабилитација на патот, нуди значајни економски можности за целата заедница. Рехабилитираниот пат во Мислешево поттикнал отварање на нова фабрика за земјоделски производи, магацин, механичарска работилница, текстилна фабрика и продавница за земјоделска механизација. Покрај новите можности за вработување кои произлегуваат од горе споменатите инвестиции, како резултат на рехабилитација на патот, локалните граѓани од Мислешево имаат можност за дополнителни приходи од изнајмување на соби во текот на летната сезона.

5.1.2.1.9. Општина Кочани (брана Градче, Јастребник, Тркање)

Рехабилитацијата на патот Кочани - брана Градче има позитивно економско влијание врз туристичките и угостителските капацитети изградени долж браната. Рехабилитацијата на патот иницирала инвестиција од страна на просперитетен локален бизнисмен во купување на постоечки хотел. Новиот сопственик развил инвестиционен план за проширување на туристичко-угостителскиот бизнис. Сопственикот верува дека подобро менаџирање на хотелот, во најмала рака ќе го удвои бројот на вработени. Рехабилитацијата на патот

позитивно влијаела врз ангажирањето на сезонски работници од страна на туристичките и угостителски претпријатија долж патот.

Месноста нуди можности за развој на рибниот и ловен туризам, исто така. Постои нова инвестиција во изградба и отворање на нов рибник. Некои инвестиции на локалните граѓани се во користење на можностите кои ги нуди природата за производство на мед. Постојат бројни пчелини кошници поставени долж патот. Имајќи предвид дека овој пат првенствено го поврзува градот Кочани со еден од неговите најомилени локални рекреативни центри, постојат некои инвестиции во локални викенд куќи. Селото Јастребник исто ги чувствува позитивните ефекти од рехабилитацијата на патот, иако селото е во итна потреба од дополнителна изградба на пат (од браната Гратче до селото) за целосно да ги чувствува користите. Направена е една инвестиција во мала семејно поседувана краварска фарма, скромни инвестиции во реновирање на приватни куќи и некои проширувања во големината на обработливото земјиште. Повратниците во заедницата ги направиле најголемиот дел од овие спорадични инвестиции.

По рехабилитацијата на патот во селото Тркање се направени неколку инвестиции, меѓу кои, како најзначајно ќе го наведеме отворањето на новата фабрика за мебел „Јумис“. Фабриката има приближно триесетина вработени од кои половината се од Тркање и се претежно млади луѓе. Ова е важен податок, особено, ако се има во предвид процесот на миграцијата на младите во странство во изминатите 15 години. Пред рехабилитација на патот постоеле оперативни пилани. Постои значителен ангажман на сезонски работници во период на жетва од соседните населени места Чешиново и Кочани кои ги искусуваат придобивките од рехабилитација на патот. Од интервјуто со бизнисмените во Тркање се заклучи дека во просек тие ги зголемиле своите бизниси за 30% по рехабилитацијата на патот.

5.1.2.1.10. Општина Гази Баба (Раштак)

Фокус групата со млади лица од Раштак и експертите, претставници на општинските власти, посочија дека рехабилитацијата на патот нема огромни директни ефекти врз економскиот развој на заедницата. Нема нови економски капацитети основани по рехабилитацијата. Сепак, индиректно рехабилитацијата на патот привлекла инвестиции во реновирање на старите куќи и изградба на нови. Дополнително, позитивни економски ефекти се идентификувани во можноста за побрз, поевтин и посоодветен пласман на земјоделските производи на гратските зелени пазари. Фокус групата на бизнисмени посочува на заштеди од 70 % на трошоци и на време. Подоброениот пристап до пазарите се однесува на сите производи кои потекнуваат од заедницата. Претставниците од општината, посочуваат на потребата од ангажирање на сезонски работници за чистење на патот од израсната трева и гранки, како и од отпадот фрлен долж патот.

Освен во случајот на село Раштак (општина Гази Баба), рехабилитацијата на локалните патишта имала најголем ефект врз можностите за вработување во заедниците кои гравитираат кон погусто населените градови.

5.1.2.2. Пристапност и користи од социјална вклученост

Според Студијата за социо-економските влијанија од услови на патот на патни правци со мал волумен на сообраќај (2004), во однос на оваа цел истражувани се две ставки: пристапност на заедницата (пристап до локални услуги) и компаративна пристапност (дистрибуција на влијанијата од пристапност по групи на луѓе и локации).

Според горе наведеното, прашалниците дадени во Прилог 4 и 5 го отсекуваат влијанието кое рехабилитираните патишта го обезбедуваат за секоја група во однос на пристапот до локалните услуги, покриеноста со патна мрежа и други користи од социјална вклученост.

5.1.2.2.1. Пристапност на заедницата

Без исклучок, рехабилитацијата на патните правци ја олеснила и подобрила пристапноста до локалните услуги како што се услугите кои ги обезбедуваат здравствените, социјалните и образовните институции, економските капацитети, општинската администрација, пазарите, итн. Во некои заедници, како што е Трсино, воспоставени се нови институции (нова градинка и амбуланта). Ова градинка згрижува деца само од Трсино (Општина Винаца), додека амбулантата обезбедува услуги за жителите и од околните села, како (Драгобраште, Маала Мирмарци). Друг случај е примерот со мобилна градинка која обезбедува услуги еднаш неделно за децата од Поешево (општина Битола).

Рехабилитацијата на патот на делницата Кочани - брана Гратче овозможила организација на поголем број социјални и културни настани. Рехабилитацијата на делниците АЗ - Тркање (општина Кочани) и Ресен - Долна Бела Црква (општина Ресен), обезбедила јавен превоз за учениците до/од нивните училишта и од/до нивните села, услуга која не им била овозможена претходно. Под лоши временски услови – снег, дожд, кал и прашина на патиштата, децата биле принудени да патуваат пешки до регионалниот пат, бидејќи автобусите не влегувале во селата како резултат на лошата состојба на патиштата. Неколку автобуски линии дневно ги опслужуваат овие заедници по рехабилитацијата на патот. Пензионерите позитивно го оценуваат отварањето на пензионерскиот клуб по рехабилитацијата на патот во Тркање (општина Кочани) за кои овој клуб значи многу за нивната социјализација.

Жителите на Русиново (општина Берово) посочуваат дека здравствените услуги кои ги добиваат се почести после рехабилитацијата на патот. Без исклучок, рехабилитацијата на патиштата во сите локални места го намалила времето потребно за пристап на локалното население до здравствените услуги (итна медицинска помош, поликлиниките, патронажната служба и мобилните медицински тимови).

Рехабилитираната делница Тетово - Требош, која не ни била користена пред рехабилитацијата значително го намалила бројот на сообраќајни незгоди евидентни на патот кој бил користен како алтернативен пат пред рехабилитацијата. Дополнително, оваа делница им овозможила на младите од Требош да ги користат игралиштата кои оваа делница ги поврзува со селото Требош.

Пречката за снабдување на локалните продавници со храна, поради лошата состојба на патните правци, била надмината со рехабилитација на патот во Долна Бела Црква (општина Ресен). Во многу локални места како Мислешево (општина Струга), Стење (општина Ресен) и Тркање (општина Кочани), се уште постојат неасфалтирани улици, кои ги поврзуваат стопанските капацитети, па оттука робата се пренесува на раце или со други нестандартни транспортни средства (видете го наредниот дел за патна покриеност - компаративна пристапност).

Рехабилитација на патиштата кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА значително го зголемила бројот на лица (и млади и стари) кои посетуваат екстракурикуларни активности (учење на странски јазици, спортски клубови, играорни друштва, секции за танц, итн.) Локалните жители се чувствуваат по конфорно да им дозволат на своите деца да ги посетуваат овие екстракурикуларни активности после рехабилитацијата на патиштата.

5.1.2.2.2. Компаративна пристапност

Врз основа на спроведените интервјуа и податоците добиени од општинските власти и фокус групите заклучено е дека рехабилитираните патни правци значително ја подобриле покриеноста со патна мрежа во сите населени места, но сеуште има локални улици (патна мрежа) кои треба да бидат рехабилитирани или изградени во речиси сите локални места кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Во Табела 11 е прикажана тековната состојба (асфалтирани и неасфалтирани улици) во сите локални места.

Табела 11 Патна покриеност (асфалтирани и неасфалтирани улици)

Региони	Општини	Локални места	Улици во локалните места (во км)	
			Асфалтирани	Неасфалтирани
Планински регион	Кичево	Брждани	4.5	0.6
		Другово	2.5	2.0
		Кнежино	3.3	0.8
		Крушино	2.3	0.0
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	0.9	0.5
		Прибилци (Кочишта)	2.0	1.2
	Тетово	Требош	1.4	2.6
	Берово	Владимирово	4.5	0.9
		Русиново	5.4	2.3
	Виница	Драгобраште	1.1	2.8
		Пекљани	2.8	1.5
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква	1.4	0.4
		Стење	1.1	0.5
	Битола	Поешево	4.0	1.5
		Долно Оризари	2.5	7.0
		Карамани	2.0	2.0
		Трн	2.0	2.0
	Струга	Велешта	8.0	12.0
		Долна Белица	4.5	2.0
		Мислешево	10.0	3.6
	Кочани	брана Гратче	4.8	1.0
		Тркање	3.0	1.5
	Гази Баба	Раштак	15.4	2.1
	Вкупно			89.4

(Извор: Податоци од општинските власти и фокус групите, лична пресметка и креација на авторите)

Рехабилитираните дваесет и еден пат кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА се со вкупна должина од 44.87 км или 32% од севкупната патна мрежа од 140.2 км. Пресметките од Табела 11 посочуваат дека заедно со постоечка патна мрежа, 89.4 км или 63.76% се рехабилитирани или направени. Теренските посети покажуваат дека оние неасфалтирани 36.24% се исто така од големо значење за сите локални жители, па оттука препораката е да не се застанува со рехабилитацијата, туку да се продолжи и да се завршат останатите 50.8 километри во овие 21 населено место. Ова ќе обезбеди минимална пристапност за сите луѓе кои живеат и ги посетуваат овие заедници. Инфраструктурата која е поврзана со патната (водовод и канализација, бандери за улично осветлување, и тн.) во повеќето од

истражуваните заедници или делумно или воопшто не постои. Ова го спречува ширењето и развојот на овие села и ја поттикнува постојната емиграција на жителите. Ако овие основни животни услови не бидат обезбедени во блиска иднина, на краток период, тоа може дополнително да го поттикне иселувањето на младите од овие села, а на долг рок, може дури да го загрози опстанокот на овие села.

Во Стење неасфалтираните 500 метри ја поврзуваат главната улица со туристичките капацитети (мотелот и плажите на езерото). Моменталната состојба на овој неасфалтиран пат (прашината, калот, и големите дупки) е под било кој стандард, не само за туристичко место, туку и за било кое друго место. Доизградбата на овие 500 метри во иднина ќе овозможи туристички развој на ова место. Општинските власти инвестирале во нов систем за водоснабдување. Учесниците во фокус групата ја посочија потребата од изградба на улици кон селските гробишта, полициската станица, како и пат што ќе ги поврзе со селото Коњско. Во прилог на ова, жена претприемач истакна дека нема асфалтиран пат до нивната фарма.

Патна инфраструктура во истражуваните локални места во Битола е очајна. Ова главно се должи на неусвоениот план за урбанизација на руралните заедници (ова е исто така случај и со најголемиот дел од локални места опфатени со истражувањето). Според општинските власти, не се направени дополнителни инвестиции во однос на водоводната или канализациона инфраструктура во истражуваните заедници. Овие села во Битола (Долно Оризари, Карамани и Трн) добиваат вода преку индивидуални бунари, додека фекалните отпадни води се собираат во индивидуални септички јами. Општинските власти дадоа информации за обезбеден грант од фондовите на ЕБРД за поврзување на овие локални заедници со градскиот водоводен систем, но за сега, тие немаат соодветни информации за динамиката на имплементацијата. Дополнително, покриеноста на локалните улици со асфалт во овие заедници е многу мала или воопшто не постои. Жителите од овие места секојдневно се принудени да ги носат децата со своите автомобили до главната улица (или до нивните училишта) со цел да го користат школскиот автобус, бидејќи калливиот и прашлив пат го отежнува движењето по улиците. Асфалтирана е само главната улица која ги поврзува селата (Долно Оризари, Карамани и Трн). Во Поешево, друго село од оваа општина има потреба од најмалку 50 метри на асфалт со цел да се поврзе со локалната Црква.

Наспроти рехабилитираните патни правци, во многу од заедниците опфатени со истражувањето постои потребата за дополнителни инфраструктурни инвестиции. Селата од раштркан тип, согласно нивната поставеност, имаат потреба од поголеми инфраструктурни инвестиции. Согласно општинските планови, направена е инвестиција во изградба на нов систем за водоснабдување во Раштак. Дополнително на тоа, заедницата има потреба од нов резервоар за вода, инвестиција во канализационен систем и асфалтирање на улици во должина од 2.14 км.

Во Мислешево, не асфалтираните 500 метри го попречуваат утоварот и истоварот на камиони директно од/до локалната текстилна фабрика. Ова предизвикува дополнителни трошоци за ангажман на трактори и луѓе со цел да се транспортира стоката на 500 метри оддалеченост од/до фабриката. Во Велешта, во очај од постојната состојба, луѓето дури сами започнале да градат локални улици.

Општинските власти од Кочани дополнително инвестирале во нов водоводен и канализационен систем во селото Тркање. Неурбанизираните планински села Лешки и Јастребник се поврзани со браната Гратче преку земјен пат.

Интервјуираните од сите заедници опфатени со истражувањето покажуваат голема загриженост за заштита на рехабилитираните патни правци. Во голем дел од овие заедници,

камиони пренсуваат поголем товар од дозволениот за ваков вид на пат поради што предизвикуваат оштетувања на рехабилитираните патни правци (особено во планинските региони). За неколку заедници како Мислешево, Поешево, Долно Оризари, Карамани, Трн, и Стење, оддржувањето на квалитетот на патот зависи од изградба на дренажен систем. Конечно, некои од испитаниците од Поешево, Долна Бела Црква, Стење и Мислешево изразуваат незадоволство за начинот на кој е направена рехабилитација во однос на квалитетот, дебелината и нивелирањето.

5.2. Човечки капитал

Во овој дел се утврди до кој степен рехабилитираниот пат го подобрил пристапот до социјални услуги кои што се обезбедуваат од образовни институции (користи од образование) и институциите за здравствена заштита концентрирани во урбаните средини или во соседните села (користи од здравствена заштита).

5.2.1. Едукативни користи

За оваа цел, прво, беше анализиран пристапот до образовни институции од страна на учениците кои се запишани во предучилишно, основно и средно образование, а ги користат рехабилитираните патни правци кои се предмет на анализа на оваа СТУДИЈА. Второ, анализирано е нивото на писменост помеѓу учениците, каде е анализиран бројот на ученици вклучени во екстракурикуларни активности кои исто така ги користат рехабилитираните патни правци предмет на истражување во оваа СТУДИЈА. Најпосле во овој дел на користи од образованието, анализирана е нивото на доживотна едукација на возрасните, односно вклученоста на локалното население во доживотните едукативни процеси кои се дел од нивниот професионален развој.

5.2.1.1. Пристап до образовни институции

Општинските власти, обезбедуваат бесплатен превоз за учениите за кои основните и средни училишта не се достапни во нивните локални заедници. Согласно оваа обврска, во локалните места кои се предмет на оваа Студија, 1,587 ученици ги искусуваат позитивните придобивки од рехабилитацијата на локалните патишта. Учениците кои посетуваат основно и средно образование во соседните заедници ги користат рехабилитираните патишта на дневна основа за време на целата школска година, што и дава на рехабилитацијата на патишта уште поголемо значење.

Во Табела 12, презентирани се бројот на ученици запишани во основно и средно образование кои ги користат рехабилитираните патни правци предмет на оваа СТУДИЈА. За оваа цел, употребени се податоците добиени од интервјуата со превозниците, за што беа искористени прашалниците дадени во ПРИЛОГ 4. Табелата се однесува на сите ученици кои се превезуваат преку рехабилитираните патишта, без оглед на тоа дали потекнуваат од локалната заедница или се од соседните заедници, со цел да посетат одредено ниво на образование. Учениците од Раштак не го користат рехабилитираниот пат за превоз. Од населените места Јастребник, Лешки, Кнежино, Крушино и Доленци нема ученици за кои е потребно организирање на училишен превоз.

Табела 12 Ученици запишани во основно и средно образование кои ги користат рехабилитираните патишта

Региони	Општини	Локални заедници	Примарно образование			Средно училиште	ВКУПНО
			1 до 5 одделение	6 до 9 одделение	1 до 9 одделение		
Планински регион	Кичево	Брждани			4	8	12
		Другово				168	168
		Кнежино					0
		Крушино					0
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)				2 ⁵	2
		Прибилци (Кочишта)			8	7	15
	Тетово	Требош				400 ⁶	400
	Берово	Владимирово		21		17	38
		Русиново				65	65
	Виница	Драгобраште				6	6
Пекљани			12		13	25	
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква		4		4	8
		Стење	13 ⁷	26 ⁸		10 ⁹	49
	Битола	Поешево		11		9	20
		Долно Оризари				116	116
		Карамани		9		24	33
		Трн	4	6		10	20
	Струга	Велешта		25 ¹⁰	34 ¹¹	239	298
		Долна Белица				52	52
		Мислешево			70	105	175
	Кочани	Јастребник					0
		Лешки					0
		Тркање		55		30	85
	Гази Баба	Раштак					0
Вкупно			17	169	116	1,285	1,587

(Извор: Превозници, лична пресметка и креација на авторите)

Истражуваните заедници не се разликуваат од другите рурални средини во Македонија во обезбедување пристап до организирано предучилишно образование. Пред рехабилитацијата на патиштата, единствено постоела градинката во Русиново. По рехабилитацијата на патиштата, децата од селата Поешево и Трсино можат да користат услуги од новоотворените градинки во нивните заедници (мобилна во Поешево). Предучилишни образовани услуги ќе бидат наскоро достапни за децата од Долно Оризари, каде е во тек изградба на нова градинка. Од истражуваните заедници, основно образование (од 1 до 9 одделение) е обезбедено во заедниците Другово, Русиново, Драгобраште, Долно Оризари, Велешта, Долна Белица, Мислешево и Требош. Додека, пристап до основно образование (од 1 до 5 одделение) е организирано во: Брждани, Доленци, Владимирово, Пекљани, Поешево, Карамани, Тркање и Раштак. По рехабилитација на патот, затворени се основните училишта во Трн и Прибилци.

Подобриот квалитет и брзина на транспорт, се дел од клучните придобивки за учениците од рехабилитацијата на патиштата. Побрзиот превоз овозможува повеќе време за учење,

⁵Ученици од околните села

⁶Ученици кои патуваат преку рехабилитираниот пат во Требош, вклучувајќи ги и оние ученици од Палатица

⁷Ученици од локалитетот Царина кои го посетуваат основното училиште од 1 до 5 одделение во регионалното училиште во Стење

⁸20 ученици од Царина и 6 ученици од Стење

⁹4 ученици од Стење и 6 ученици од Царина

¹⁰Ученици кои посетуваат настава во училиштето во Велешта, но живеат во Добовљане, соседно село каде се организира настава од 1 до 5 одделение во рамки на основното училиште

¹¹Ученици кои живеат во Велешта но користат организиран транспорт бидејќи нивните домови се на оддалеченост поголема од 2 километри.

спиене и екстракурикуларни активности. Во некои локални места како Тркање (општина Кочани), Долна Бела Црква (општина Ресен) и Трн (општина Битола), рехабилитацијата на патиштата овозможила јавен превоз на ученици до/од нивните училишта како и од/до нивните села, услуга која претходно не била овозможена. Пред рехабилитацијата на патиштата, учениците оделе пеш од нивните домови до главните патишта понекогаш и по 2 км, под лоши временски услови (снег, дожд, екстремни жештини, кал и прашина).

5.2.1.2. Екстракурикуларни едукативни активности

Второ, со цел да се оцени нивото на писменост помеѓу учениците, направени се две анализи: ученици вклучени во екстракурикуларни едукативни активности во однос на запишани ученици, и квалитетот и квантитетот на организирани екстракурикуларни едукативни активности. За оваа цел, беа употребени податоците од превозниците поврзани со организирани екстракурикуларни едукативни активности, за што беа употребени прашалниците дадени во ПРИЛОГ 4. Во Табела 13 се презентирани податоците поврзани со учениците вклучени во екстракурикуларни едукативни активности.

Табела 13 Ученици вклучени во екстракурикуларни едукативни активности кои ги користат рехабилитираните патишта

Регион	Општина	Населено место	Основно училиште	Средно училиште	Вкупно	Екстракурикуларни активности	% учество
Планински регион	Кичево	Брждани	4	8	12	4	33%
		Другово	240	168	408	50	12%
		Кнежино	0	0	0	0	н/п
		Крушино	0	0	0	0	н/п
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	0	2	2	0	0%
		Прибици (Кочишта)	8	7	15	5	33%
	Тетово	Требош	411	400	811	50	6%
	Берово	Владимирово	43	17	60	15	25%
		Русиново	146	65	211	20	9%
		Виница	Драгобрасhte	66	6	72	30
		Пекљани	27	13	40	3	8%
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква	4	4	8	4	50%
		Стење	39	10	49	3	6%
	Битола	Поешево	30	9	39	15	38%
		Долно Оризари	147	116	263	50	19%
		Карамани	9	24	33	10	30%
		Трн	10	10	20	4	20%
	Струга	Велешта	381	239	620	50	8%
		Долна Белица	69	52	121	40	33%
		Мислешево	200	105	305	50	16%
	Кочани	Јастребник	0	0	0	0	н/п
		Лешки	0	0	0	0	н/п
		Тркање	131	30	161	60	37%
	Гази Баба	Раштак	15	12	27	5	19%
Вкупно					3,277	468	14%

(Извор: Превозници, лична пресметка и креација на авторите)

Општо земено, ученици од локалните места кои се предмет на оваа СТУДИЈА најчесто се вклучени во јазични училишта, каде претежно учат англиски јазик и фолклорни секции. Од спортски активности, најмногу тие се членови на фудбалски клубови. Сепак, има деца кои тренираат и кошарка (Тркање), бокс (Требош), карате (Пекљани), и фолклорни секции (Стење). За повеќето испитаници, постои позитивна корелација помеѓу бројот на ученици кои посетуваат екстракурикуларни едукативни активности и рехабилитацијата на патиштата.

Општинските центри, најчесто урбаните градови ги нудат најголемиот дел од екстракурикуларните активности. Како и да е, во неколку од истражуваните локални места, постојат приватно организирани училишта за странски јазици. На пример во селото Тркање, некои од децата кои посетуваат часови по странски јазик живеат во соседните села, додека некои од децата (приближно 20) од Тркање посетуваат училишта за странски јазици во Кочани. Дополнително, постои училиште за странски јазици во Карамани кое покрај локалните деца, го посетуваат и деца од Трн.

5.2.1.3. Доживотни едукативни процеси

Последно во овој дел на користи од образованието, анализирана е вклученоста на локалните жители во процесите на доживотно учење кои се дел од нивниот професионален развој, за што беа употребени претходно споменатите извори и податоци. Рехабилитацијата на патните правци овозможила организирање на неколку настани кои можат да бидат подредени во оваа група: едукативни настани од Министерството за земјоделство и ИПАРД фондовите во Општина Винаца (с. Пекљани и с. Драгобраште); Проектот "Со образование против семејно насилство" од Центарот за социјални работи и Министерството за внатрешни работи (7 работилници) во Општина Битола (с. Долно Оризари); Ликовна колонија, аматерски драмски фестивал, и Кочани - град на културата, организирани на браната Градче во општина Кочани; Курсеви за земјоделците претприемачи, жени претприемачи, почетен курс по англиски јазик, и ИТ вештини во организација на општина Гази Баба (с. Раштак).

5.2.2. Здравствени користи

Компаративна анализа на "после" и "пред" сценариото беше направена со цел да се утврди пристапноста на фокус групите до здравствените установи/услуги. За оваа цел, беа употребени прашалниците дадени во Прилог 4 и 5 со цел да се дознаат ставовите на фокус групите. Врз основа на наодите, ефектите можат да се поделат во две групи: олеснет превоз од/до најблиската здравствена институција во градот и брзата медицинска помош (побрз и поудобен превоз); и овозможени услуги, што не било случај претходно (нова амбуланта, аптека или мобилни медицински тимови). Во Табела 14 се презентирани наодите поврзани со здравствените користи.

Во целина, согласно наодите од спроведените интервјуата со фокус групите, рехабилитацијата на патиштата го унапредила пристапот до здравствените услуги во сите населени места предмет на оваа СТУДИЈА. Во повеќето случаи, локалните жители ги користат рехабилитираните патишта за да пристапат на најблиската медицинска институција во или надвор од нивните заедници. Рехабилитацијата на патот им овозможува на луѓето соодветна здравствена помош, која подразбира добивање на потребната помош навремено (возила на брза помош, мобилни медицински тимови) и квалитетен транспорт на пациентите, особено за оние чија состојба налага внимателен транспорт.

Селата Другово, Требош, Велешта, Мислешево, Русиново, Тркање и Долно Оризари обезбедувале амбулантски услуги за жителите и пред рехабилитацијата на патиштата. Во Мислешево, покрај услугите од општа пракса, амбулантата обезбедува и стоматолошки услуги. Амбулантата во Тркање, исто така, нуди услуги за жителите на околните заедници. По рехабилитација на патот, отворена е нова амбуланта во Трсино (Драгобраште). Локалните жители од Стење се надеваат дека нивната амбуланта наскоро ќе биде отворена. Жителите од Карамани посочија дека пред две години е запрена изградбата на амбуланта во нивното село.

Оваа амбуланта била донација од Шведска организација, но од некои причини, донаторот го прекинал процес на градба.

Важно е да се нагласат користите од рехабилитираниот пат во Мислешево во обезбедување на пристап до регионалниот центар за дијализа во Струга.

Согласно новиот проект на Владата „рурален доктор“, во сите заедници во кои нема амбуланти, обезбедени се мобилни лекарски услуги. Овие услуги во Бржани се обезбедени еднаш месечно, а за жителите на Кочишта (Прибилци) двапати неделно. Само, испитаниците од Кнежино, посочија дека не ја добиваат оваа услуга. Локалните жители од Раштак особено имале корист од рехабилитацијата на патот. Со користење на рехабилитираниот пат тие заштедуваат многу време, посебно ако се има во предвид дека претходно, заради оштетувања, патот дури и не се користел, по наместо тоа тие користеле друг пат кој го дуплирал времето (30 минути, наместо сегашните 15 минути) до најблиската здравствена институција во градот Скопје.

Табела 14 Здравствени користи

Општина	Населено место	Амбуланта	Брза помош	Мобилни медицински тимови	Аптека	Патронажна служба
Кичево	Брждани	Затворена	√	√	X	X
			Побрз	Еднаш месечно		
	Другово	√	√	X	√	
	Кнежино	X	√	X	X	
Демир Хисар	Доленци (Зашле)	Затворена	√	√	X	√
	Прибилци (Кочишта)	X	√	√	√	X
Тетово	Требош	Затворена	√	√	X	X
Берово	Владимирово	X	√	√	X	√
	Русиново	√	√	√	X	√
Виница	Драгобрате	Нова амбуланта во Трсино	√	√	X	
			New			
Ресен	Долна Бела Црква	Затворена	√	√	X	√
			Побрз	Еднаш неделно		
Битола	Долно Оризари	√	√	X	√	√
	Карамани	процесот на изградба е сопреп пред 2 години	√	√	√	√
	Трн	X	√	X	√	√
	Велешта	√	√	X	√	√
Струга	Долна Белица	X	√	√	X	√
	Мислешево	Амбуланта и стоматолошка ординација	√	√	X	√
Кочани	Јастребник	X	X	√		
	Лешки	X	X	√	X	X
	Тркање	√	√	X	√	√
Гази Баба	Раштак	X	√	√	X	√
			Побрз			

Легенда: Достапна √; Недостапна = X

(Извор: Податоци од фокус групите, лична креација на авторите)

5.3. Безбедност на патиштата

Безбедноста на патиштата вклучува однесување (почитување) на учесниците во сообраќајот според правилата на сообраќајот на патиштата, вклучувајќи ја меѓусебната поврзаност на учесниците во сообраќајот и правилата и патната сигнализација на сообраќајниот систем.

Во овој дел, прво, беа пресметани заштедите од намалување на сообраќајните незгоди. Потоа, на самото место беше направена контрола за да се оцени безбедноста на патиштата (сообраќајна сигнализација и условите на патот). На крај, анализирано е до кое ниво членовите од домаќинствата веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена како резултат на рехабилитацијата за што беа употребени прашалниците дадени во ПРИЛОГ 4 и 5, а со цел да се утврди безбедноста на патиштата од гледна точка на фокус групите.

5.3.1. Заштеди од сообраќајни незгоди

За овој дел, прво, беа користени официјални податоци од Министерството за внатрешни работи за бројот и структурата на сообраќајните несреќи (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само штети) за периодот 2005-2013 година. Потоа беше пресметана апсолутната разлика за периодот пред (2005-2008), и по рехабилитација на патиштата (2010-2013). Процентите вредности за избегнати незгоди за 2014 се пресметани, а потоа и за целиот временски период (2014-2038). На крај, врз основа на пресметаните апсолутни разлики во бројот и структурата на сообраќајните незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само оштетувања), беа пресметани вкупните Заштеди од Сообраќајни Незгоди (ЗСН).

Деталната пресметка на економскиот бенефит поврзан со ЗСН е во ПРИЛОГ бр. 10 од овој Извештај.

Вкупната корист од ЗСН е збир на сите заштеди од избегнати сообраќајни незгоди од сите видови на незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само оштетување на возило). Вкупно ЗСН од смртните случаи изнесува (- 9.6 милиони евра), што значи дека бројот на смртни случаи на сите анализирани патишта заедно по рехабилитацијата на патиштата е зголемен. Ова може да се објасни со отсуството на било каква сообраќајна сигнализација (хоризонтална и вертикална) и други елементи за безбедност на патиштата (во детали опишано во следниот дел од овој Извештај), и истовремено зголемениот просек на брзината на возилата поради подобрувањето на патиштата од рехабилитацијата. Вкупно ЗСН од тешки повреди се околу 39.4 милиони евра, ЗСН од лесни повреди 21.8 милиони евра, а ЗСН само од оштетувања околу 0.2 милиони евра, или се вкупно ЗСН од 51.8 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА.

5.3.2. Сообраќајна сигнализација и услови на патот

Покрај добиените податоци од МВР, односно добиените официјални статистички податоци, беа евалуирани и податоците добиени од теренските посети кои се однесуваат на подобрувањето на сообраќајната безбедност на рехабилитираните делници, како хоризонтална и вертикална сигнализација и други применети мерки за безбедност. Идентификувањето на постоечката вертикална сигнализација вклучува проверка на местото кадешто е поставена (соодветно место) во согласност со пропишаните подзаконски акти. Вертикалната сигнализација се дефинира како збир на специјално кодирани ознаки дизајнирани за учесниците во сообраќајот, кои во однос на областа на сообраќајот се поставени во вертикална рамнина. Сообраќајните знаци треба да бидат на десна страна на

патот покрај самиот пат, во насока на движење на возилата, и на начин што не го попречува движењето на возила и пешаци. Хоризонталната сигнализација дефинирана е како множество на посебно обликувани геометриски елементи (линии, фигури и полиња) и натписи со чиешто комбинирање се формираат ознаки кои го дефинираат режимот на сообраќај. Изработка на планот за хоризонтална сигнализација подразбира увид во минимални и максимални вредности на елементите на планот и профилот на патот: должина на правецот, радиуси на хоризонтални и вертикални кривини, ширина на банкени и сл.

Сигнализацијата треба навремено и постојано да советува, да алармира и да ги усмерува учесниците во сообраќајот. Во секое време треба јасно и недвосмислено да им укажува на корисниците на системот на кој дел од сообраќајната мрежа може или треба да се движат така што да стигнат до посакуваната цел, кои маневри треба да се извршат за да движењето биде ефикасно и безбедно за сите учесници во сообраќајот. Поставувањето на сообраќајни знаци беше анализирано од два аспекта: сообраќајните услови за поставување на сообраќајни знаци и инструкции за поставување на сообраќајни знаци - избрана локација. Хоризонталната и вертикалната сигнализација треба заеднички да биде синхронизирана (во двете насоки) и јасно и недвосмислено да ги информира учесниците во сообраќајот за сообраќајниот режим. Во Табела 21, претставени се наодите поврзани со сообраќајната сигнализација и условите на рехабилитираните патишта.

Табела 21 Сообраќајна сигнализација и услови на патиштата

Патишта	Хоризонтална сигнализација	Вертикална сигнализација	Ширина на патот	Банкени на патот
	Да/Не	Да/Не	Метри	Метри
1 Кичево А2 – Мотел Крушино	Не	Не	5.0	2 x 0.75
2 Мотел Крушино – с. Кнежино	Не	Не	4.5	2 x 0.75
3 За Другово (А2 – Амбуланта)	Не	Не	4.0	2 x 0.50
4 Р-1305 – с. Брждани (А2 – Амбуланта)	Не	Не	3.5	0.50
5 Р-1305 – с. Кочишта	Не	Не	4.0	2 x 0.75
6 Р-1305 – с. Зашле	Не	Не	7.5	2 x 0.50
7 Тетово – Требош	Да	Не	6.6	Не
8 Р-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	Не	Не	4.0	2 x 0.75
9 с. Русиново – с. Владимирово	Не	Не	4.0	2 x 0.50
10 Св. Спас – с. Пекљани	Не	Не	4.5	2 x 0.90
11 с. Драгобраште - маала Мирмарци	Не	Не	4.0	2 x 1.00
12 Ресен – с. Долна Бела Црква	Не	Не	3.0	2 x 1.00
13 Ресен – с. Стење	Не	Не	5.0	2 x 0.50
14 Битола – с. Поешево	Не	Не	3.0	2 x 1.00
15 Р-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн	Не	Не	5.2	2 x 0.50
16 А2 – с. Мислешево	Не	Не	6.5	2 x 0.50
17 с. Долна Белица – с. Велешта	Не	Не	3.0	2 x 0.50
18 с. Мислешево - А2 (“Еуротел”)	Не	Не	3.7	Не
19 А3 – с. Тркање	Не	Не	6.0	2 x 0.70
20 Кочани – брана Градче	Не	Не	4.5	2 x 0.50
21 Бугел – Раштак	Не	Не	3.7	2 x 0.70

(Извор: Податоци од теренските посети на авторите, лична креација и калкулација)

Во ПРИЛОГ 12, се прикажани сликите од теренските посети на рехабилитираните патишта. Врз основа на извршените теренски анализи, презентирани се следниве заклучоци за секој локален пат:

- (1) Патот Кичево – Мотел Крушино спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 2.35 километри од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 5 метри. Банкината од едната страна на коловозот е со ширина од 0.5 метри, а од другата

страна ригола за одводнување исто така со ширина од 0.5 м. Покрај риголата не постои берма и косината не е заштитена од одрони, и во патниот и заштитниот појас има ниски и високи растенија (Слика А, В и F). Не е поставена потребната хоризонтална и вертикална сигнализација, освен на почетокот на патот (во должина од околу 500 метри) каде постои хоризонтална сигнализација – разделна линија (Слика А и В). На почетокот и на крајот од патот поставена е вертикална сигнализација (Слика D и E) во вид на нестандартна табла во која се вметнати повеќе стандардни сообраќајни знаци и информации за возачот за патниот правец. Ова го прави многу тешко читањето на сите знаци од страна на возачите при било која брзина. Сообраќајна опрема на патот, односно заштитна одбојна ограда не е поставена, а на одредени места е неопходна.

- (2) Патот Мотел Крушино – с. Кнежино спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.6 километри од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4.5 метри и има банкени од двете страни со ширина од 0.75 метри (Слика С и D). Не е поставена сообраќајна сигнализација, а има потреба од истата. Поставен е само еден сообраќаен знак – туристичка сигнализација (Слика В). Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта, (“Службен весник на Република Македонија” бр. 110/09, 163/09, 26/10, 136/10, 94/11, 146/11). После рехабилитираните 1.6 км, патот сеуште е во изградба (Слика С).
- (3) Патот За Другово (А2 – Амбуланта) спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 0.65 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4 метри и банкени од двете страни со ширина од 0.5 метри. Одводнувањето на трупот на патот е решено со отворен земјен канал од десната страна во насока кон Другово. Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. Не е поставена сообраќајна сигнализација и опрема на патот. На крајот од предметната делница (пред амбулантата) патот се крстосува со друг пат во симетрична четирикрака крстосница која не е сообраќајно уредена при што безбедноста на учесниците во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, моторни возила) е на ниско ниво (Слика А).
- (4) Патот с. Брждани (А2 - Амбуланта) спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.5 километри од оваа делница. Ширината на коловозот е 3.5 метри, а банкината е со широчина од 0.5 метри. Одводнувањето е решено со бетонски канал (Слика С и F). Покрај бетонскиот канал не постои берма, косината не е заштитена од одрони и во патниот и заштитниот појас има ниски и високи растенија. Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. Не е поставена сообраќајна сигнализација и опрема на патот. Заштитаната одбојна ограда не е поставена, а е неопходна на некои места.
- (5) Патот Р-1305 – с. Кочишта спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4 метри и банкени од двете страни со ширина од 0.75 метри. Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. Не е поставена сообраќајна сигнализација и опрема на патот. На оваа делница постои мост на којшто е

поставена заштитна ограда, но не е сообраќајно обележан (Слика А). Овај локален пат се приклучува на регионалниот пат Р1305 при што се формира трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена. На крстосницата во с. Прибилци (Слика В) до селото (Слика С), безбедноста на учесниците во сообраќајот е на ниско ниво, бидејќи истата не е сообраќајно уредена (Слика D).

- (6) Патот Р-1305 - с. Зашле спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 0.50 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 3.5 метри. На самиот почеток, коловозот е со ширина од 7.5 метри, а после 100 метри, ширината на коловозот се стеснува и е со ширина од 4 метри со банка од двете страни со ширина од 0.5 метри од двете страни (Слика Е и F). Нема соодветна сообраќајна сигнализација и опрема на оваа делница. Овај локален пат се приклучува на регионалниот пат Р1305 при што се формира трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена. Безбедноста на учесниците во сообраќајот е на ниско ниво (Слика А и В). Поставен е само еден сообраќаен знак „СТОП“ кој е доста стар и оштетен (Слика А и В). На 110 метри од крстосницата со Регионалниот пат кон с. Зашле поставени се два сообраќајни знаци „ограничување на брзината“ и „забрана на сообраќајот за возила што го пречекоруваат определеното оскино оптеретување“ кои не се во согласност со Правилник за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот (“Службен весник на Република Македонија” бр. 47/10, 31/11, 74/11, 117/12) (Слика С).
- (7) Патот Тетово – Требош спаѓа во категоријата на локални патишта од ридчест терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.45 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 6.60 метри. По цела должина на патот нема банкини, само поставени се рабници. Одводнувањето е решено со испуст од рабник во каналетка (Слика Е). На оваа делница постои мост на којшто е поставена заштитна ограда, но не е сообраќајно обележан (Слика С и D) односно без соодветна сообраќајна сигнализација и опрема, што е случај со целокупната делница. Обележана е хоризонтална сигнализација – разделна линија (ширина на линија 0.10 метри и растер 2+2) која не е во согласност со Правилникот за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот (Слика А). На крајот од рехабилитираниот пат се формира трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена што значително ја намалува безбедноста на учесниците во сообраќајот (Слика В и F). На крстосницата сообраќајни знаци се несоодветно поставени (Слика В).
- (8) Патот Р-1302 Ѓердови Воденици – с. Русиново спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.90 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4 метри и поставени се банкини од двете старни со ширина од 0.75 метри (Слика С). Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. На оваа делница постои мост на којшто е поставена заштитна ограда, но не е сообраќајно обележан (Слика Е). Поставена е заштитна одбојна ограда само на одредени делови од делницата која е доста оштетена. Заштитната одбојна ограда потребно е да се промени и да се постави на целата делница (Слика D). Не е поставена сообраќајна сигнализација и опрема на оваа делница. Овај локален пат се приклучува на Регионалниот пат Р1302 при што се формира трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена. Безбедноста на учесниците во сообраќајот е на многу ниско ниво (Слика А и В).
- (9) Патот с. Русиново – с. Владимирово спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 3.5 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4

метри, а банкните се во должина од 0.5 метри од двете страни на коловозот. Рехабилитацијата започнува во с. Рушиново кадешто поставени се рабници и со тоа формирани се пешачки патеки од двете страни на коловозот (Слика Е и F). На дел од трасата изграден е мост на кој не е поставена заштитна ограда но без сообраќајна сигнализација и опрема, со што е загрозувана безбедноста на учесниците во сообраќајот (Слика А). Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. Чистотата на патот не се одржува, патот е доста валкан од кал и други нечистотии, бидејќи поминува низ подрачје со зголемен интензитет на сообраќај од земјоделски работни возила (Слика В, С и D). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.

- (10) Патот св. Спас – с. Пекљани спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 2.8 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4.5 метри, а банкина од 0.9 метри на двете страни од коловозот (Слика А и В). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.
- (11) Патот с. Драгобраште - маала Мирмарци спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.2 километри од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 4 метри, а банкина со ширина од 1 метар од двете страни на коловозот (Слика А и В). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема. Крстосницата помеѓу овој локален пат со главниот патен правец е трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена при што безбедноста на учесниците во сообраќајот е на ниско ниво (Слика С).
- (12) Патот Ресен – с. Долна Бела Црква спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.5 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 3 метри и банкина од двете страни на коловозот со ширина од 1 метар (Слика А). Од десната страна кон с. Долна Бела Црква изградена е бетонска каналетка за одводнување на патот (Слика А, В и С). Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема. Овој локален пат се приклучува на Регионалниот пат Р1308 при што се формира трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена поради што безбедноста на учесниците во сообраќајот е на ниско ниво (Слика С). На приклучокот кон Регионалниот пат поставен е само сообраќаен знак „СТОП“ (Слика F).
- (13) Патот Р1307 – с. Стење спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Овој пат се наоѓа во с. Стење. Рехабилитирани се 1.17 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 5 метри, а банкина со ширина од 0.5 метри постои на двете страни од коловозот (Слика А и В). На овој пат постојат два моста коишто не се реконструирани заедно со рехабилитацијата на патот, немаат заштитна ограда и не се соодветно сообраќајно означени (Слика С, D, Е, F, G и H). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.
- (14) Патот Битола – с. Поешево спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 3.85 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 3 метри, а банкната е со ширина од 1 метар од двете страни на коловозот (Слика А и С). Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата

согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. Чистотата на патот не се одржува во с. Поешево во должина од околу 600 метри, патот е доста валкан од кал и други нечистотии, бидејќи поминува низ подрачје со зголемен интензитет на сообраќај од земјоделски работни возила (Слика D и F). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.

- (15) Патот Р-1311 – с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 6.5 км од оваа делница. На почетокот (кај млекарата ИМБ) коловозот е со ширина од 5.2 метри, а банкени со ширина од 0.5 метри има од двете старни на коловозот (Слика А и В). Трасата на патот поминува на мост кој со реконструкцијата на патот не е опфатен, има стара заштитна ограда и е без сообраќајна сигнализација и опрема (Слика С и D). Понатаму патот поминува низ с. Долно Оризари каде што ширината на коловозот е 4.2 метри, од десната страна на патот има банка со ширина од 1 метар, а од левата старна пешачка патека (Слика Е). После училиштето во с. Долно Оризари коловозот се стеснува на ширина од 3.2 метри и банка од двете старни на коловозот со ширина од 0.6 метри (Слика F). Помеѓу с. Долно Оризари и с. Трн има мост којшто не е реконструиран заедно со рехабилитацијата, е небезбеден и не е сообраќајно означен (Слика G и H). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.
- (16) Патот А3 – с. Мислешево спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.4 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 6.5 метри, а банка има од двете страни на коловозот со ширина од 0.5 метри (Слика А, В и С). Патот поминува низ с. Мислешево при што не постојат пешачки патеки. На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема. Поставени се два сообраќајни знаци и поставени како еден (“задолжителна насока” и “СТОП”) што не е во согласност со Правилникот за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот (Слика Е и F). Локалниот пат преку површинска крстосница се приклучува на магистралниот пат А3 каде што крстосницата не е сообраќајно уредена и е поради тоа доста небезбедна за сите учесници во сообраќајот, особено бидејќи на Магистралниот пат има голем интензитет на сообраќај.
- (17) Патот с. Долна Белица - с. Велешта спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Според ЛПДП рехабилитирани треба да бидат 2.35 км, но само 0.45 км се рехабилитирани со 1 см асфалт. Тие 2.35 км рехабилитирани биле пред 10 години. Ширината на коловозот изнесува 3 метри, а банкени постојат од двете страни во должина од 0.5 метри. Не се изградени проширувања на коловозот кои се потребни за разминување помеѓу возилата согласно Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта. На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.
- (18) Патот с. Мислешево – А2 спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 0.75 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 3.7 метри. Патот поминува низ с. Мислешево и при тоа не постојат пешачки патеки. Локалниот пат преку површинска крстосница се приклучува на магистралниот пат А3 каде што крстосницата не е сообраќајно уредена и е поради тоа доста небезбедна за сите учесници во сообраќајот, особено бидејќи на Магистралниот пат има голем интензитет на сообраќај. На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.

- (19) Патот А3 – с. Тркање спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 1.15 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 5 метри, а банкина има од двете страни на коловозот со ширина од 0.7 метри (Слика С). Последните 200 до 250 метри патот се стеснува и ширината на коловозот изнесува 3.5 метри (Слика F). На оваа делница, во с. Тркање постои мост на којшто е поставена заштитна ограда, но не е сообраќајно обележан поради што е доста небезбеден особено во ноќни услови (Слика D и E). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема. Овој локален пат се приклучува на Магистралниот пат А2 преку површинска трикрака крстосница која не е сообраќајно уредена и е поради тоа доста небезбедна за сите учесници во сообраќајот, особено бидејќи на Магистралниот пат има голем интензитет на сообраќај (Слика А и В).
- (20) Патот Кочани – брана Градче спаѓа во категоријата на локални патишта од планински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 4.8 км од оваа секција. Ширината на коловозот изнесува 4.5 метри. Банкина постои од едната страна со ширина од 0.5 метри, а од другата страна ригола за одводнување исто така со ширина од 0.5 м. Покрај риголата не постои берма, косината не е заштитена од одрони, а во патниот и заштитниот појас има ниски и високи растенија (Слика А). На патот постојат пропусти кој сообраќајно не се означени (Слика В). На оваа делница постојат два моста на кои не е поставена заштитна ограда, поради што се доста небезбеден за учесниците во сообраќајот особено во ноќни услови (Слика С, D и E). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема. На почетокот на патот, на несоодветно место поставен е еден сообраќаен знак „ЗАБРАНА НА СООБРАЌАЈОТ ЗА ТОВАРНИ ВОЗИЛА“ кој е доста оштетен и не е поставен на соодветно место што не е во согласност со Правилникот за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот (Слика F). Бидејќи патот се наоѓа во планински терен потешко е на некои делови од патот да се постави заштитна одбојна ограда.
- (21) Патот Бутел - Раштак спаѓа во категоријата на локални патишта од низински терен кој е наменет за мешовит сообраќај во двете насоки за движење на возилата. Рехабилитирани се 3 км од оваа делница. Ширината на коловозот изнесува 3.65 метри, а банкина има од двете страни на коловозот со ширина од 0.7 метри. На овој пат на определени места има предвидени проширувања за разминувања на возилата кој се во согласност со Правилникот за техничките елементи за изградба и реконструкција за јавните патишта, (Слика С и D). На оваа делница не постои воопшто сообраќајна сигнализација и опрема.

5.3.3. Користи од безбедноста на патиштата

Со прашалници дадени во Прилог 4 и 5, утврдено е до кој степен општинските власти, фокус групи, превозниците и бизнисмените веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена по должината на патот. Нивното мислење за тоа како е проценета безбедноста на патиштата пред и по рехабилитацијата беше добиено, за кои беа понудени пет градации: 1) не обезбедно воопшто, 2) донекаде безбедно 3) средно безбедно 4) многу безбедно 5) исклучително безбедно. Врз основа на добиените одговори, наодите се претставени во Табела 22.

Табела 22 Користи од безбедноста на патиштата оценета од општинските власти, фокус групите, превозниците и бизнисмените

Општина	ПАТИШТА		Општински власти		Фокус групи		Превозници		Бизнисмени	
			Пред	Потоа	Пред	Потоа	Пред	Потоа	Пред	Потоа
Кичево	1	Кичево А2 – Хотел Крушино	2	4	2	4	2	3	1	4
	2	Хотел Крушино – с. Кнежино	2	4	2	4	2	3	1	4
	3	За Другово (А2 – Амбуланта)	2	4	1	2	2	4	1	3
	4	Р-1305 – с. Брждани (А2 – Амбуланта)	1	3	1	3	1	3	1	2
Демир Хисар	5	Р-1305 – с. Кочишта	2	4	1	3			1	3
	6	Р-1305 – с. Зашле	3	4	3	2				
Тетово	7	Тетово – Требош	1	4	2	4	1	4	2	3
Берово	8	Р-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	3	3	1	3	2	3	3	3
	9	с. Русиново – с. Владимирово	3	3		3	2	3	2	3
Виница	10	Св. Спас – с. Пекљани	2	4	1	3	3	5	1	3
	11	с. Драгобраште - маала Мирмарци	2	4	2	3	2	4	2	3
Ресен	12	Ресен – с. Долна Бела Црква	3	4	4	3	2	3	4	3
	13	Ресен – с. Стење	2	4	2	3	1	4	2	3
Битола	14	Битола – с. Поешево	2	2	2	3	3	4		
	15	Р-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн	2	2	1	1				
Струга	16	А2 – с. Мислешево	1	4	1	3	3	4	1	3
	17	с. Долна Белица – с. Велешта	2	3	1	3	2	3	2	3
	18	с. Мислешево - А2 (“Еуротел”)	1	4	1	3	3	4	1	3
Кочани	19	А3 – с. Тркање	4	5	1	1	3	4	1	1
	20	Кочани – брана Градче	2	4	3	3	4	3	2	3
Гази Баба	21	Бутел – Раштак	1	5	1	3	1	3	1	3

(Извор: Општински власти, фокус групи, превозници и бизнисмени, лична креација на авторите)

Од добиените податоци, сите интервјуирани лица мислат дека рехабилитацијата на патиштата ја подобрува безбедноста на учесниците во сообраќајот. Одговорите од фокус групите и интервјуираните експерти укажуваат на позитивното влијание од рехабилитацијата на патиштата врз нивната безбедност. Сепак, интервјуирани лица укажуваат на неколку аспекти, кои и покрај подобрувањата кои се резултат на рехабилитацијата, имаат негативни влијанија врз безбедноста на патиштата. Најмногу преовладува идентификуваниот проблем со недоволната ширина на патиштата. Освен за патот во Требош, сите други локални места го изјавија овој проблем. Сепак, недоволната широчина на патишта, врз основа на географската локација и спецификите на локалното место, имаат различни ефекти врз безбедноста. На пример, недоволната широчина на патот е сериозен проблем за луѓето во Долно Оризари, Карамани, Трн и Поешево. Овие патишта се наоѓаат во низините на Пелагонија и затоа се изградени на насипи кои би требало да ги заштитат од оштетувања предизвикани од поплави и ерозии поттикнати од подземните води. Сепак, недоволната широчина на патиштата во комбинација со ниско подигнување од маргините предизвикува намалување на безбедноста на патиштата, особено кога две поголеми возила се разминуваат. Проблемот на разминување на возила беше идентификуван во општините Велешта, Стење и Владимирово. Интересно е да се напомене дека во Русиново рехабилитираниот пат бил мален за речиси 0.5 метри, а во случајот на браната Градче, иако рехабилитираниот пат бил проширен во некои точки, се уште не е доволно широк за лесно разминување на возила. Конечно, изгледот на патиштата во Поешево, Долно Оризари, Карамани и Трн оневозможува трансформација на блиските обработливи парцели во индустриски парцели.

Интервјуираните лица од Раштак, Кнежино, Долна Бела Црква, Брждани и брана Градче приговараа за проблемот на непотполно рехабилитирање на патиштата – не поставување на банкини на патот. Според нив, ова има значителен ефект врз безбедноста на патиштата. Проблемот е особено видлив во планинските патишта на Брждани, брана градче и Раштак.

Интервјуираните лица од Поешево, Долно Оризари, Карамани, Трн, Стење, Раштак и Велешта го донесоа во корелација неправилното одржување на рехабилитираните патишта и безбедноста на патот. Тие истакнаа дека патиштата треба да се чистат од сувата трева, фрленото губре и градежен отпад и обраснатите гранки кои вегетираат по должината на патот и придонесуваат за намалување на видливоста. Ова, според испитаниците, ги прави тесните патишта уште потесни.

Во сите разгледувани локални места, локалните жители укажуваат на отсуство на хоризонтална и вертикална сигнализација. Експертите од општина Ресен истакнаа дека ова е недоследност која е појавена кај сите проекти за рехабилитација на локални патишта. Интервјуираните лица од Поешево, Долно Оризари, Кнежино, Доленци, Драгобраште, Прибилци и брана Градче ја нагласија потребата од поставување на сообраќаен знак за ограничување на брзината. Интервјуираните лица од Брждани, Поешево, Долно Оризари, брана Градче и Тркање, укажуваат за потреба од знак за опасна кривина. Според локалните граѓани од Доленци и Прибилци, на рехабилитираните патишта потребен е сообраќаен знак за ограничување на тежината која може да се превезува, бидејќи камионите кои превезуваат огревно дрво го користат овој патен правец за превоз на повеќе од 30 тони, а патот може да издржи само 12 тони (ова е случај во сите планински рехабилитирани патишта). Ова може да ги уништи рехабилитирани планински патишта во близок временски период, доколку ништо не се превземе. Покрај тоа, во Доленци, постои сообраќаен знак за ограничување на тежината, но фокус групите истакнале дека никој не го почитува. Сообраќајниот знак “пешаци на патот” е од голема потреба во локалните места кои се блиску до рекреативни центри, како што се брана Градче, Мислешево и Стење, или оние каде образовните, здравствените и други институции се директно на патот и многу луѓе поминуваат преку патот со цел да стигнат до нив.

Потребата за сообраќаен знак дека постои мост и кривина од 90 степени беше потенциран од страна на интервјуираните лица од Тркање (пет автомобили паднале во реката после рехабилитацијата на патот). За жителите на Мислешево многу значаен е сообраќаен знак “стоп” кој е потребен кај поврзување со главниот пат. Конечно, некои села како Владимирово, Пекљани, Раштак и Поешево сеуште немаат ниту сообраќаен знак за називот на локалното место кој би го означил влезот во селото.

Некои од рехабилитираните патишта имаат критични точки кои влијаат на нивната безбедност. Според интервјуираните транспортни работници, 90 степени острата кривина во Поешево станува критично опасна при намалена видливост предизвикана од магла. За жителите на Долна Бела Црква повеќето критични точки се на приклучокот на рехабилитираниот пат со регионалниот пат. Според нив поврзувањето е тесно и со намалена видливост. Критичната точка во Мислешево е исто така поврзувањето со регионалниот пат. Според сите интервјуирани лица од Мислешево, за подобрување на безбедноста на овие точки потребно е или поставување на соодветна патна сигнализација, која вклучува поставување на светлосна сообраќајна сигнализација (семафори) или изградба на подвозници или надвозници. Интервјуираните лица од Раштак изнесоа неколку аспекти како што се остри кривини и стрмни падини кои го прават патот, под одредени временски услови, небезбеден.

Општинските власти од Демир Хисар наведуваат една критична точка на рехабилитираниот пат во Прибилци каде што патот се стеснува веднаш пред поминувањето на мостот. Општинските власти го истакнале проблемот до изведувачот, но никакви акции не биле превземени. Според општинските власти од Веница, со рехабилитација на патот некои проблематични кривини биле исправени и некои стрмни падини со ниска видливост биле

намалени. Постои една кривина во Русиново, што го прави патот небезбеден кога има снег. Според интервјуираните лица од Владимирово, на одредена кривина, на рехабилитираниот пат, трендот на сообраќајни незгоди е еден на четири години. Покрај тоа, рехабилитираниот пат на брана Градче има многу остри кривини кои ја намалуваат неговата безбедност. Ниската видливост на некои кривини на рехабилитираниот пат во Велешта ја намалува безбедноста на патот. Луѓето во Пекљани ја идентификуваат острата кривина во близина на свињарската фарма како црна точка. Ова место е особено критично за време на зимскиот период. Според општинските власти, оваа остра кривина требала да се исправи, но за таква интервенција потребни биле потпорни сидови кои би предизвикале дополнителни трошоци на проектот. Локалните власти од Тетово, укажуваат на една критична кривина на патот кон Требош, но и покрај тоа сметаат дека кривината е со добра видливост.

Според интервјуираните лица, евидентно е отсуството на пешачки патеки во поголемиот дел од рехабилитираните патишта. Делумно, пешачка патека постои во централниот дел на Долно Оризари. Недостатокот на пешачки патеки на рекреативните дестинации како што се брана Градче, трговскиот центар во Тетово (Требош), или популарните локални плажи (Стење), ги прави рехабилитираните патишта небезбедни места. Интересно е да се напомене решението дадено од страна на локалните жители од Стење за надминување на овој проблем. Тие предложија затворање на еден од двата паралелни правци за време на летната сезона. Освен пешачка патека, интервјуираните лица од Тркање сметаат дека недостатокот на пешачки премин особено во близина на локалното училиште ја загрозува безбедноста на патот. Испитаниците од Мислешево и Требош сметаат дека патот е опасен за пешаците и велосипедистите, а покрај тротоарите има потреба од поставување на улично осветлување.

Друг проблем поврзан со безбедноста на рехабилитираните патиштата е практика на брзо и неодговорно возење. Интервјуираните лица од Стење, Русиново, Прибилци, Тркање, Поешево, Долно Оризари, Мислешево и Требош изразија загриженост за овој значаен проблем. Со цел да се надмине проблемот интервјуираните лица од некои локални места предложија поставување на браници за ограничување на брзината. Според нив сега можеби патот е побрз, но без сообраќајна сигнализација и опрема тој всушност станува по опасен.

5.4. Вредност на земјиштето и нови можности

Во овој дел, анализирано беше до кој степен рехабилитираниот пат ја зголемил вредноста на земјиштето. Со помош од фокус групите, а со употреба на прашалниците дадени во Прилог 4 и 5, утврдени беа новите можности кои произлегуваат од рехабилитацијата на патиштата.

5.4.1. Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето

За оваа задача, беше пресметана просечната разлика во цените во "После" и "Пред" сценариото. Потоа разликата беше монетизирана со користење на податоците од македонската Агенција за катастар на недвижности за големината на земјиштето (квадратни метри) за сите локални места кои имаат влијание од рехабилитацијата на патиштата кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Разлика е направена помеѓу урбаното и неурбаното (земјоделско) земјиште при оценување на влијанието кое рехабилитацијата на патиштата го има врз вредноста на земјиштето. Со множење на разликата во цена со големината на земјиштето (зголемување на вредноста на земјиштето за 10% во просек како за урбано така и за земјоделско земјиште) пресметани се Заштедите од Зголемување на Вредноста на Земјиштето (ЗЗВЗ) за сите локални места предмет на оваа СТУДИЈА.

Деталната пресметка на економските користи поврзани со ЗЗВЗ е дадена во ПРИЛОГ бр. 11 од овој Извештај. Вкупните ЗЗВЗ се збир на сите ЗЗВЗ (урбано и земјоделско земјиште). Вкупните ЗЗВЗ од урбано земјиште изнесуваат 51.7 милиони евра, додека вкупните ЗЗВЗ од земјоделското земјиште 61.8 милиони евра, или севкупно ЗЗВЗ од околу 120 милиони евра за сите локални места предмет на оваа СТУДИЈА.

5.4.2. Нови можности

Нови можности кои произлегуваат од рехабилитацијата на патот беа утврдени со употреба на прашалниците дадени во ПРИЛОГ 4 и 5. Социјалниот кохезивен показател "работи кои може да се прават" и нивото на само-изјавен ентузијазам се мерки за овие можности. Разлика е направена помеѓу можностите за секоја фокус група и можностите кои се меѓусебно поврзани за различни фокус групи.

Интервјуираната фокус група на млади од Раштак гледаат можност за вработување во повторно заживување на занаетот со ткаење на народни носии, традиционален стар занает што се практикувал во локалното место со векови. Тие предложија популарното излетничко локално место може да се користи за продавање на традиционалните фолклорни носии и орнаменти. Дополнително, тие сметаат дека постои потенцијал за развој на манастирски туризам. Според интервјуираните претставници од општинските власти, постојат планови за повеќе инвестиции во Раштак во следните пет до седум години. Една од нив е затворена канализација за фекални отпадни води со неколку прочистителни станици, поврзана со главната канализација. Второ е инвестиција во зголемувањето на знаењето и вештините на локалните фармери и жените, и трето е инвестиција во изградба на етно куќа со неколку соби за гости. Етно куќата треба да ги комбинира природните ресурси, пријатната клима и земјоделските производи од заедницата.

Општинските органи од Битола, планираат да изградат пазар на големо кој ќе овозможи подобар пласман на земјоделските производи од Поешево и соседните локални места. Ова ќе ги намали транспортните трошоци и ќе ги направи земјоделските производи поконкурентни на пазарот. Со цел да се спречи миграцијата од Долно Оризари, општинските власти од Битола ќе инвестираат во нова градинка.

Согласно урбанистичките планови на Тетово, економската развојна зона е во близина на Требош поради што локалните граѓани го гледаат ова како можност за нивни инвестиции и вработувања. Интервјуираните превозници од Кочани ја истакнаа можноста за нова мала хидроцентра на браната Градче. Странските инвестиции за искористување на дрвото од костен е истакнато како можност од страна на интервјуираните бизнисмени од Кнежино.

Можности за развој на туризмот постојат во селата Брждани, Кнежино, Крушино, браната Градче и Мислешево. Бизнис заедницата од Кнежино полага надежи за инвестиција во спортски и рекреативен центар, како и инвестиции во земјоделството. Во прилог на ефектите од туризмот, фокус групата на млади од Мислешево, ја потенцираше зголемената посета од страна на локалното население кое работи и живее во странство. Рехабилитацијата на патиштата била потребниот поттик за заживување на Брждани, Раштак, Стење и Доленци. Тие очекуваат дека ова ќе го зголеми враќањето на иселениците, главно пензионери кои потекнуваат од овие места. Како резултат на тоа, доселувањето ќе иницира реновирање на стари куќи, инвестиции во нови станови и викендички. Најголемите инвестициски очекувања во Стење се поврзани со уредување на брегот на езерото Преспа и изградба на нов туристички комплекс кој ќе одговори на зголемената туристичка побарувачка на ова локално

место. Вреди да се спомене дека општинските власти во Кичево планираат изградба на нова населба во Другово.

Главните придобивки од рехабилитацијата на патиштата, идентификувани од повеќето интервјуирани фокус групи, се подобрената комуникација помеѓу локалните места, како и квалитетот на живеење.

Општинските власти од Битола сметаат дека рехабилитацијата на патиштата спречува рурално-урбана миграција, и придонесува за подобар пласман на производите. Претставници од Битола, Струга и Стење потврдија побрз пристап до саканата дестинација, и поудобен транспорт на луѓе и стока, како важни придобивки од рехабилитацијата на патиштата. Враќањето на пензионерите беше идентификувано како клучна придобивка од рехабилитацијата на патиштата во Брждани, Крушино, Кнежино и Доленци. Според интервјуираните лица од Брждани, рехабилитацијата на патот придонела за ревитализација на селото. Рехабилитираните патишта во Лешки, Требош и Драгобраште, ја зголемиле употребата на обработливо земјиште од страна на сопствениците кои живеат надвор од овие локални места.

Клучните придобивки за членовите на фокус групата во Рушиново се заштедата од време и поудобен транспорт. Подобрената комуникација помеѓу селата (Владимирово – Рушиново и Долна Белица – Велешта) и подобро поврзување со регионалните патишта, се идентификувани како клучни придобивки од страна на интервјуираните лица од Владимирово и Белица. Превозниците кои обезбедуваат транспортни услуги во локалните места Мислешево и Велешта како главни придобивки од рехабилитацијата на патиштата ги посочуваат заштедите на време и трошоци како и подобриот квалитет на живеење. Интервјуираните лица од Стење, зголемените инвестиции во приватни градби како позитивна придобивка од рехабилитацијата на патот која ќе има позитивни ефекти врз туризмот. Општинските власти од Демир Хисар сметаат дека клучна придобивка од рехабилитацијата на патиштата е заштедата од време за локалните жители кои имаат потреба од некоја услуга од општината. Покрај побрзата комуникација со Кичево, според членовите на фокус групата од Другово, квалитетот на живеење поврзан со елиминацијата на калливите улици се клучни придобивки од рехабилитацијата на патот. На крај, покрај заштедата на гориво и побрз транспорт, земјоделците од Требош, сметаат дека зголемувањето на вредноста на земјиштето е една од клучните придобивки од рехабилитацијата на патот.

6. ЗАКЛУЧОЦИ ОД ДОБИЕНИТЕ РЕЗУЛТАТИ ОД АНАЛИЗАТА И ПРЕПОРАКИ

Во овој дел, презентирани се заклучокот од добиените резултати од евалуацијата и препораките за програмите за планирање и рехабилитација на локалните патишта, вклучувајќи било какви предлози за тековни слични инвестициски програми.

Целта на оваа СТУДИЈА беше од аспект на корисниците да се оцени корисноста и благосостојбата за домаќинствата кои произлегуваат од употребата на патиштата рехабилитирани со ПППРЛП. Во фокусот на оваа СТУДИЈА беа:

- 1) **Пристапот до пазари** – во кој обем рехабилитираните патишта ја подобриле земјоделската или друга претприемачка продуктивност и/или пристапот до пазари во блиските урбани центри од страна на фармерите и другите претприемачи;
- 2) **Човечкиот капитал** – во кој обем рехабилитираните патишта го подобриле пристапот до социјални услуги како што се едукативните и здравствени институции концентрирани во урбаните центри или во соседните локални места;
- 3) **Безбедноста на патиштата** – во кој обем членовите на домаќинствата веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена поради рехабилитацијата; и
- 4) **Зголемената вредност на земјиштето или појавените нови можности** за локалните места каде локалните патишта се рехабилитирани.

Пилот СТУДИЈАТА анализираше 21 локален пат во 10 случајно селектирани општини со целосно рехабилитирани локални патишта. Од 10те селектирани општини 5 општини се во планинските региони и 5 во низинските региони, сите рехабилитирани под ПППРЛП.

Во однос на **првата цел, Пристапот до Пазари**, рехабилитацијата на патиштата значително ја подобрила земјоделската и претприемачката **продуктивност**, како и **пристапот до пазарите** кои се наоѓаат во близина на урбаните центри од страна на земјоделците и другите претприемачи. Продуктивноста беше мерена како однос помеѓу Излезните и Влезни користи, така што за потребите на оваа СТУДИЈА направена е компаративна анализа на продуктивноста помеѓу "После" и "Пред" сценариото, со цел да се процени дали рехабилитираните патишта ја зголемиле продуктивноста.

"Влезните користи" беа утврдени со пресметување на Заштедите од Време при Патување (ЗВП) и Заштеди од Возни Оперативни Трошоци (ЗВОТ). Вкупната корист од ЗВП е збир од сите заштеди на време за сите целни патувања и вид на сообраќај (патнички и трговски стоки). Вкупните ЗВП за патнички сообраќај изнесуваат 52 милиони евра, додека вкупните ЗВП за сообраќај на трговски стоки околу 1.7 милиони евра, или се вкупно ЗВП од 53.7 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Вкупната корист од ЗВОТ е збир од сите заштеди од возни оперативни трошоци (потрошувачка на гориво и елементи кои не го вклучуваат горивото) за сите целни патувања и вид на сообраќај (патнички и трговски стоки). Вкупните ЗВОТ од потрошувачка на гориво изнесуваат 14.3 милиони евра, додека ЗВОТ од елементите кои не вклучуваат гориво е околу 7.7 милиони евра, или се вкупно ЗВОТ од 22 милиони евра.

"Излезните користи" беа утврдени со пресметување на користите од вработувања и користите од пристап и социјална вклученост од рехабилитација на патиштата. Врз основа на извршена компаративна анализа беше откриено намалување на стапката на невработеност во повеќето избрани локални места и тоа како за вкупната невработеност така и само за жените. Пондерираната просечна процентуална промена за вкупната невработеност (за сите локални места) е (- 44.7%), додека пондерираната просечна процентуална промена само за жените (за

сите локални места) е уште поголема (- 52.8%). Ова значи дека за време на овој период (јануари 2008 - јануари 2014) жените учествуваат со поголем процент во ново креираните вработувања во однос на мажите. За втората "Излезна корисност" – пристап и социјална вклученост, беа тестирани Пристапноста на локалните места (пристап до локалните услуги) и Компаративната пристапност (дистрибуцијата на влијанието од пристапност врз различни групи на луѓе и локации). За пристапноста на локалните места, без исклучоци, може да се заклучи дека рехабилитацијата на патиштата го олеснила и подобрила пристапот до локалните услуги како што се услугите кои ги нудат здравствените, социјалните и образовните институции, економските капацитети, општинските власти, пазарите, итн. Основани се и нови институции (градинки и амбуланти), организирани се повеќе социјални и културни настани, јавниот транспорт е обезбеден за ученици до/од нивните училишта од/до нивните села - услуга која претходно не била овозможена, и отворени се нови пензионерски клубови. Дополнително, здравствените услуги се почести, потребното време за здравствената услуга да стигне до локалното население е намалено (возила на итна медицинска помош, мобилни амбуланти, патронажните служби и мобилни медицински тимови); намален е бројот на сообраќајни незгоди. Рехабилитацијата на патишта овозможила пристап до игралишта, и снабдувањето со храна за локалните продавници што не било случај претходно поради лошите услови на патиштата. Таа исто така го зголемила бројот на ученици кои посетуваат екстракурикуларни едукативни активности (учење на странски јазици, спортски клубови, клубови за модерни танци, фолклорни секции, итн), и локалното население се чувствува поудобно при дозволувањето на своите деца за да ги посетат овие екстракурикуларни активности после рехабилитацијата на патиштата. Во однос на Компаративната пристапност, рехабилитираните патишта значително ја подобриле мрежната покриеност во сите локални места, но се уште постојат локални патишта (патна мрежа) кои треба да бидат рехабилитирани или изградени во речиси сите локални места кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Дваесет и едниот рехабилитиран пат кои се предмет на оваа СТУДИЈА се во вкупна должина од 44.87 км или 32% од целата патна мрежа од 140.2 км. Заедно со постоечката мрежа, 89.4 км или 63.76% се рехабилитирани или изградени. Теренските посети покажаа дека тие неасфалтирани 36.24% се исто така од големо значење за сите локални жители, поради што препораката е да не се престане со рехабилитацијата туку да се продолжи и да се завршат останатите 50.8 километри во овие дваесет и едно локално место. Ова би обезбедило минимална пристапност на сите луѓе кои живеат и ги посетуваат овие локални места. Придружната патна инфраструктура (водовод и канализација, столбови за осветлување, итн) во повеќето истражувани локални места или делумно или воопшто не постои. Ова го спречува идното проширување и развој на овие села и ја поттикнува имиграцијата на постојните жители. Доколку овие основни животни услови не се обезбедат во блиска иднина, постои вистинска опасност дека само старите лица ќе останат да живеат во овие села, а на долг рок селата да престанат да постојат.

Од анализите за "Влезните" и "Излезните" користи, заклучено е дека рехабилитацијата на патиштата ја зголемила продуктивноста преку намалени "Влезни" трошоци (Заштеда од Време при Патување од 53.7 милиони евра и Заштеди од Возни Оперативни Трошоци од 22 милиони евра). За зголемување на продуктивноста, придонесле и зголемените "Излезни" користи (намалената стапка на невработеност за 44.7%, и олеснетиот и подобар пристап до локални услуги, креирањето на нови, како и зголемената патна покриеност до 63.76% од 31.76%).

Што се однесува до втората цел, **Човечкиот Капитал**, утврдено беше во колкав обем рехабилитираните патишта, го подобриле пристапот до социјални услуги како што се услугите кои ги нудат образовните институции (Едукативни користи), и здравствените

установи концентрирани во урбаните средини или во соседните села (Здравствени користи). За оваа задача, прво, беше анализиран пристапот до образовни институции од страна на ученици запишани во основно и средно образование кои ги употребуваат рехабилитираните патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Подобрениот квалитет на транспортот и побрзиот транспорт се некои од најголемите придобивки за учениците реализирани со рехабилитацијата на патиштата (1,587 ученици ги осеќаат овие позитивни придобивки). Побрзиот превоз овозможува повеќе време за учење, спиење и екстракурикуларни активности. Во случајот на некои локални места, рехабилитацијата на патишта овозможила за учениците јавен превоз до/од нивните училишта од/до нивните села, услуга која претходно не била достапна. Пред рехабилитацијата на патишта, учениците оделе пеш од своите домови до главниот пат понекогаш дури и до 2 километри, при лоши временски услови (снег, дожд, екстремна топлина, кал и прашина). Второ, во делот на образованието, беше анализирано нивото на писменост кај учениците, каде што беше анализиран бројот на ученици вклучени во екстракурикуларни активности а кои исто така ги користат рехабилитираните патишта кои беа предмет на оваа СТУДИЈА. Генерално, учениците главно посетуваат часови по странски јазик, претежно англиски јазик, и фолклорни секции. Од спортски активности, најчесто тие се членови на фудбалски клубови. Сепак, постојат и деца кои тренираат кошарка, бокс и карате. За повеќето од интервјуираните лица, постои позитивна корелација помеѓу бројот на ученици кои ги посетуваат екстракурикуларните едукативни активности и рехабилитацијата на патиштата. Општинските центри, главно урбаните градови ги нудат најголемиот дел од овие екстракурикуларни активности. Последно од сегментот на Едукативни користи, беше анализирана вклученоста на локалното население во доживотни едукативни процеси кои се дел од нивниот професионален развој. Рехабилитацијата на патиштата довела до организирање на неколку настани, кои може да се стават во оваа група: едукативни настани од страна на Министерството за земјоделство и ИПАРД фондовите, проект "Со образование против семејното насилство", ликовната колонија, аматерски драмски фестивал, курсеви за земјоделците претприемачи, жени претприемачи, основен англиски јазик и информатички вештини.

Компаративна анализа беше направена на "После" и "Пред" сценариото за да се утврди пристапноста на фокус групите до здравствени установи/услуги. Врз основа на наодите ефектите можат да бидат поделени во две групи: олеснет превоз од/до најблиската градска здравствена институција и возилата на брзата помош (побрз и поудобен транспорт); и овозможена услуга, што не било случај претходно (нова амбуланта и аптека, или мобилни медицински тимови). Свкупно, рехабилитацијата на патиштата го подобрила пристапот до здравствените услуги во сите локални места кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Во повеќето случаи, локалните жители го користат рехабилитираниот пат за да пристапат до најблиските здравствени институции во или надвор од нивните места на живеење. Рехабилитацијата на патиштата им обезбедила на луѓето соодветна здравствена помош, односно навремено примање на потребната помош (возила на брзата помош, мобилни медицински тимови) и квалитетен транспорт на пациенти, особено за оние чии услови бараат внимателност при транспортот. Некои локални места имале амбуланта и пред рехабилитацијата на патиштата, во некои е отворена нова амбуланта, а во некои локални места каде што не постоела амбуланта овозможена е услугата мобилен доктор.

Во однос на **третата цел, Безбедност на Патиштата** вклучува однесување (почитување) на учесниците во сообраќајот според правилата на сообраќајот на патиштата, вклучувајќи ја поврзаноста на учесниците во сообраќајот и правилата на патниот сообраќаен систем и сообраќајна сигнализација. Во овој дел, прво, беа пресметани Заштедите од намалување на Сообраќајни Незгоди (ЗСН). Потоа, за да се процени безбедноста на патот (сообраќајната

сигнализација и условите на патот) направена е теренска контрола. Последно, беше анализирано до кој степен членовите на домаќинствата веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена по должината на патот како резултат на рехабилитацијата. Вкупните користи кои произлегуваат од ЗСН е збир од сите заштеди кои произлегуваат од намалување на сите типови на сообраќајни незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, со лесни повреди и само оштетувања на возилото). Вкупните ЗСН од смртни случаи изнесуваат (- 9.6 милиони евра), што значи дека е утврдено зголемување на бројот на смртни случаи на сите патишта заедно по нивната рехабилитација. Ова може да се објасни со отсуство на каква било сообраќајна сигнализација (хоризонтална и вертикална) и други елементи за безбедност на патиштата, како и во исто време зголемениот просек на брзина на возилата што се должи на подобрување на патишта од рехабилитацијата. Вкупните ЗСН од тешки повреди изнесуваат околу 39.4 милиони евра, ЗСН од лесни повреди 21.8 милиони евра, а ЗСН од оштетувања на возилата околу 0.2 милиони евра, или вкупно ЗСН во износ од 51.8 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА.

Преку теренската посета добиени се податоци и направена е нивна евалуација во врска со подобрувањата на безбедноста на сообраќајот на рехабилитираните делници, како што се хоризонтална и вертикална сообраќајна сигнализација, условите на патот, како и други мерки кои се спроведуваат за безбедност. Може да се заклучи дека речиси на сите делници хоризонтална и вертикална сообраќајна сигнализација и опрема не постои (или е многу стара и оштетена), што не е во согласност со Правилникот за сообраќајни знаци и опрема на патот ("Службен весник на Република Македонија" бр. 47/ 10 31 /11, 74/11, 117/ 12). Ширината на патот е мала од 3 до 5 метри и нема проширувања на патот за разминување помеѓу возилата што се бара согласно Правилникот за технички елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта ("Службен весник на Република Македонија" бр. 110 /09, 163/09, 26/10, 136/10, 94/11, 146/11). На оние патишта каде што е потребно, не постои пешачки премини, нема тротоари, нема берма, нема каналетки за одводнување, нема заштита од одрони на камења; заштитеното подрачје има високи и ниски растенија, нема заштитна ограда на мостовите, мостовите не се рехабилитирани заедно со патиштата, и како резултат на се наведеното значително се намалува нивото на безбедност на учесниците на патиштата. За делот на Користите од безбедност на патиштата, утврдено е до кој степен општинските власти, фокус групите, превозниците и бизнисмените веруваат дека безбедноста на патиштата е подобрена по должината на патот. Всушност добиено беше нивното мислење за тоа како тие ја проценуваат безбедноста на патиштата пред и после рехабилитацијата. Од добиените податоци, може да се заклучи дека сите интервјуирани лица мислат дека рехабилитацијата на патиштата ја подобрува безбедноста на учесниците во сообраќајот. Одговорите од фокус групите и интервјуата со експертите укажуваат дека рехабилитацијата на патиштата позитивното влијание врз нивната безбедност. Сепак, испитаниците укажуваат на неколку аспекти, кои покрај подобрувањата, поради рехабилитацијата имаат негативно влијание на безбедноста на патиштата. Преовладува идентификуваниот проблем со недоволната ширина на патиштата.

Потоа, нецелосно рехабилитирани патишта на кои не постојат банкини, неправилно одржување на рехабилитираните патишта (патиштата има потреба да се чистат од сувата трева, фрленото ѓубре и градежен отпад и обраснати гранки кои вегетираат по должината на патот што придонесува за намалување на видливоста), и отсуството на хоризонтална и вертикална сообраќајна сигнализација, се потенцирани како проблеми кои негативно влијаат на безбедноста на патиштата. Интервјуираните лица, исто така укажале на опасни кривини или црни точки на патот кои не биле отстранети со рехабилитацијата, не почитување на сообраќајните знаци за ограничување на тежината која се превезува од страна

на транспортните работници што ги оштетува ново рехабилитираните патишта, отсуство на пешачки премини и тротоари на патот. Тие ставаат акцент на несигнализираните и со намалена видливост приклучоци со регионалните патишта (поставување на светлосна сигнализација или изградба на подвозници или надвозници), и брзото и невнимателно возење бидејќи сообраќајните знаци за ограничување на брзината (или друга сообраќај опрема како браници) не постои.

Во однос на **четвртата цел, Вредност на Земјиштето и Нови Можности**, во овој дел, анализирано беше до кој степен рехабилитираните патишта ја зголемиле вредноста на земјиштето, и утврдени беа новите можности кои произлегуваат од рехабилитираните патишта. Вкупната придобивка од Заштеди од Зголемување на Вредноста на Земјиштето (ЗЗВЗ) е збир од сите ЗЗВЗ (зголемување на вредноста на земјиштето за 10% во просек како за урбано така и за земјоделско земјиште). Вкупните ЗЗВЗ од урбано земјиште изнесуваат 51.7 милиони евра, додека вкупните ЗЗВЗ од земјоделско земјиште 61.8 милиони евра, или севкупно ЗЗВЗ од околу 120 милиони евра за сите локални места кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Утврдени беа новите можности кои произлегуваат од рехабилитацијата на патиштата преку индикаторот за социјална кохезија "работи кои може да се прават" и нивото на само-изјавен ентузијазам. Направена беше разлика помеѓу можностите за секоја фокус група и можностите кои се меѓусебно поврзани за различни фокус групи. Од добиените теренски податоци интервјуираните лица сметаат дека рехабилитацијата на патот создава можности за вработување како на пример повторното заживување на занаетот со ткаење на народни носии, уредување на излетнички места, развој на манастирски и друг вид на туризам, изградба на етно куќи, изградба на спортски и рекреативни центри, инвестиции во земјоделството, итн. За оваа цел, тие укажуваат на потребата од водоводен и канализациски систем, инвестирање во зголемување на знаењето и вештините на локалните фармери и жените, подобрување на квалитетот на земјоделските производи, итн. Некои локални места укажаа на потребата од изградба на пазар на големо што ќе овозможи подобар пласман на земјоделските производи, со што би се намалиле транспортните трошоци и земјоделските производи би станале поконкурентни на пазарот. Со цел да се спречи миграцијата локалните места имаат потреба од инвестиции во нови градинки, основни и средни училишта, како и други социјални и образовни институции. Некои од нив гледаат на градењето на економска развојна зона веднаш до нивните општини како на економска можност за инвестиции и вработување на локалното население. Рехабилитираните патишта биле потребниот импулс за заживувањето на некои од локалните места. Нивните локални жители очекуваат дека ова ќе го зголеми враќањето на иселениците, главно пензионери кои потекнуваат од овие места. Како резултат на тоа, доселувањето ќе иницира реновирање на стари куќи, инвестиции во нови станови и викендички.

Главните придобивки од рехабилитацијата на патишта, идентификувани од повеќето интервјуирани фокус групи, се подобрената комуникација помеѓу локалните места, како и квалитетот на живеење. Дополнително, спречување на рурално-урбаната миграција, подобар пласман на производите, побрз пристап до саканата дестинација и поудобен транспорт на луѓе и стока, се исто така некои од значајните придобивки од рехабилитацијата на патиштата.

7. РЕФЕРЕНЦИ

- Правилник за сообраќајните знаци, опрема и сигнализација на патот (“Службен Весник на Република Македонија” бр. 47/10; 31/11; 74/11; 117/12)
- Правилник за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот (“Службен Весник на Република Македонија” бр. 110/09; 163/09; 26/10; 163/10; 94/11; 146/11)
- Economic Commission for Europe (2003) Set of guidelines for socio-economic cost benefit analysis of transport infrastructure project appraisal, Достапно електронски на www.unece.org
- European Commission (2008) Guide to cost-benefit analysis of investment projects, Достапно електронски на http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf
- HEATCO (2006) Developing Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 4: Economic values for key impacts valued in the Stated Preference surveys, Достапно електронски на http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/HEATCO_D4.pdf
- HEATCO (2006) Developing Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 5: Proposal for harmonized Guidelines, Достапно електронски на http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/HEATCO_D5.pdf
- Litman, T. (2013) Generated Traffic and Induced Travel - Implications for Transport Planning. *Victoria Transport Policy Institute*, Достапно електронски на <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>
- Maibach *et al.*, (2008) Handbook on estimation of external costs in the transport sector Internalization Measures and Policies for All external Cost of Transport (ИПАКТ), Достапно електронски на http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf
- OECD (2002) Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, Достапно електронски на <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/02RTRinvestE.pdf>
- Project Appraisal Document on a proposed loan to Republic of Macedonia for Regional and Local Roads Program Support Project (World Bank Official Document: Report No: 42200-MK)
- Terms of Reference (2013) Socio-economic Impact Assessment of the Local Roads Rehabilitated under the Regional and Local Roads Program Support Project (Прилог 1 од овој Извештај)
- Transport Scotland (2013) Design Manual for economic assessment of road schemes in Scotland (NESA Manual), Достапно електронски на <http://www.sias.com/2013/TS/200507NesaManual.pdf>
- World Bank (2005) Framework for the economic evaluation of transport projects, Transport Note TRN 5, Достапно електронски на <http://go.worldbank.org/ME49C4XOH0>
- World Bank (2005) Valuation of time saving, Transport Note TRN 15, Достапно електронски на <http://go.worldbank.org/ME49C4XOH0>
- World Bank (2005) Valuation of accident reduction, Transport Note TRN 16, Достапно електронски на <http://go.worldbank.org/ME49C4XOH0>
- World Bank (2005) Low volume rural roads, Transport Note TRN 21, Достапно електронски на <http://go.worldbank.org/ME49C4XOH0>

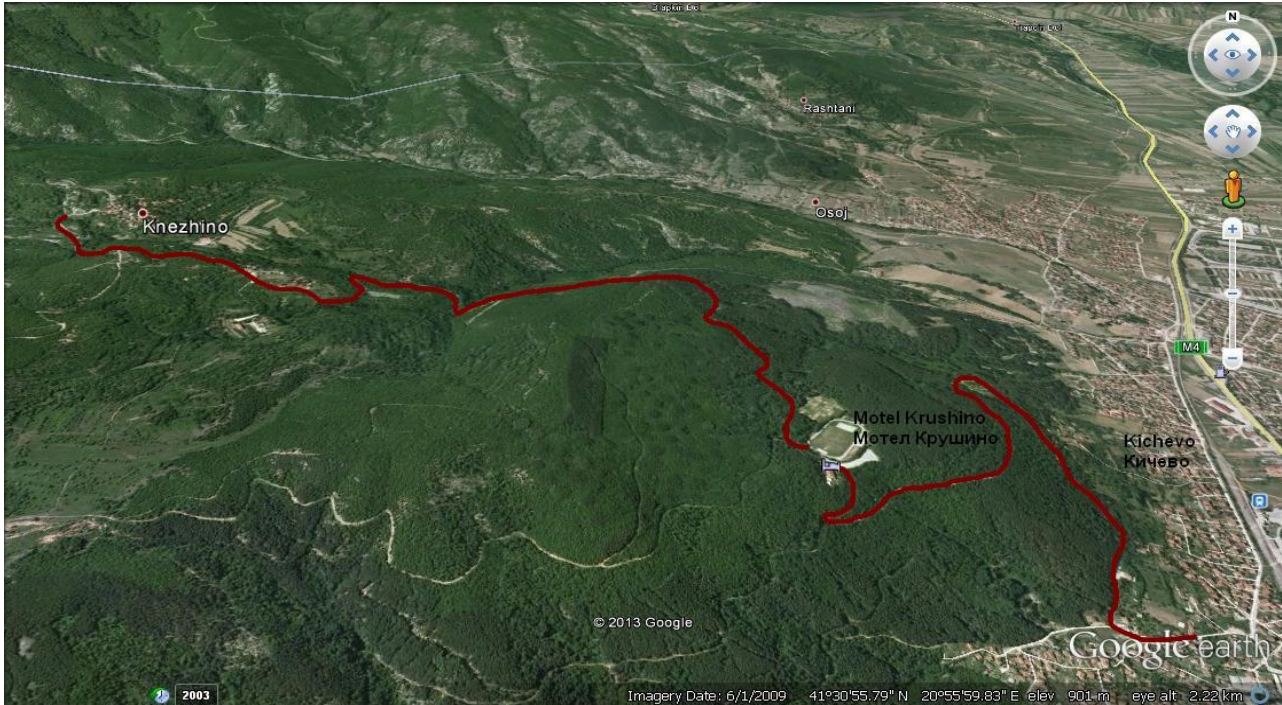
8. ПРИЛОЗИ

8.1. ПРИЛОГ 1 Листа на општини и локални патишта и нивните прецизни локации

РЕГИОН	ОПШТИНА	ПАТИШТА		Должина (км)
Планински регион	Кичево	1	Кичево (А2) – Мотел Крушино	2.35
		2	Мотел Крушино – с. Кнежино	1.60
		3	За Другово (А2 – Амбуланта)	0.65
		4	Р-1305 – с. Брждани (А2 - Амбуланта)	1.50
	Демир Хисар	5	Р-1305 – с. Кочишта	1.00
		6	Р-1305 - с. Зашле	0.50
	Тетово	7	Тетово – Требош	1.45
	Берово	8	Р-1302 Гердови Воденици- с.Русиново	1.90
		9	с. Русиново - с. Владимирово	3.50
	Виница	10	Св. Спас - с. Пекљани	2.80
		11	с. Драгобраште – маала Мирмарци	1.15
Низински регион	Ресен	12	Ресен - с. Долна Бела Црква	1.50
		13	Ресен - с. Стење	1.17
	Битола	14	Битола - с. Поешево	3.85
		15	Р-1311 с.Долно Оризари - с.Карамани - с.Трн	6.50
	Струга	16	А2 – с. Мислешево	1.40
		17	с. Долна Белица - с. Велешта	2.35
		18	с. Мислешево – А2 (“Еуротел”)	0.75
	Кочани	19	А3 - с. Тркање	1.15
		20	Кочани – брана Градче	4.80
	Гази Баба	21	Бутел – Раштак	3.00

8.1.1. Општина Кичево

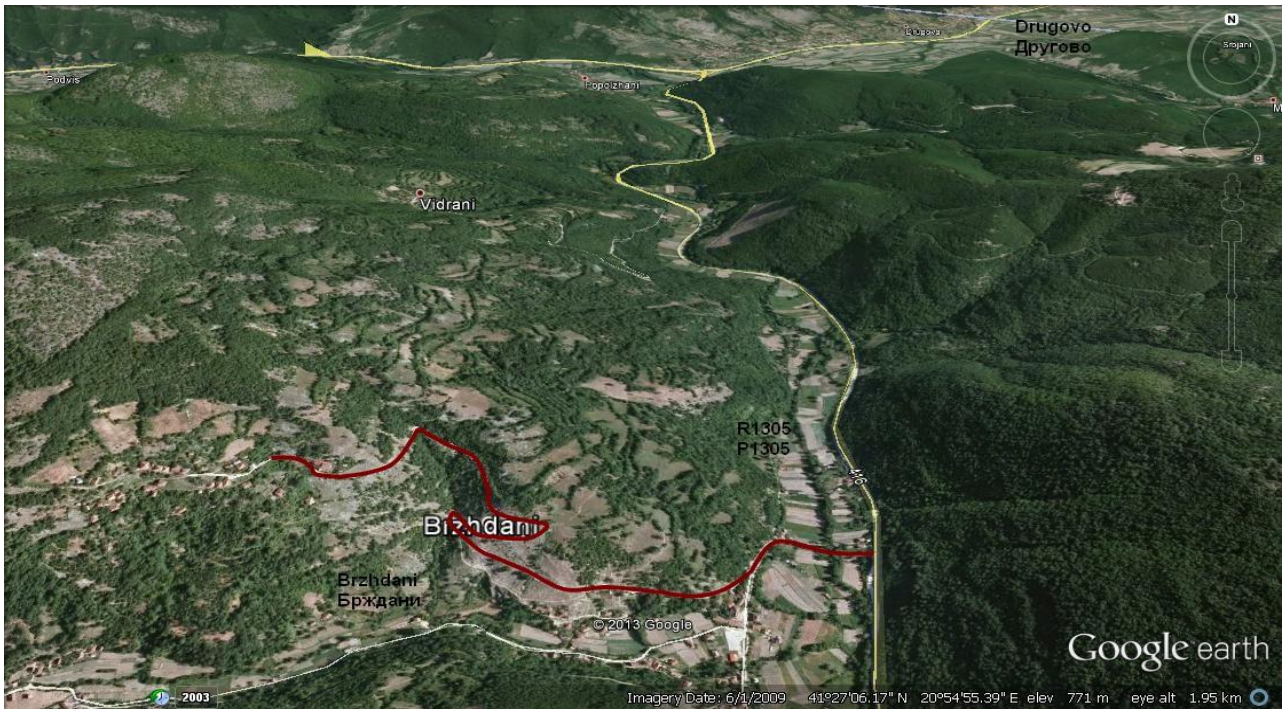
1. Кичево (A2) – Мотел Крушино (2.35 км)
2. Мотел Крушино - с. Кнежино (1.60 км)



3. За Другово (A2 – Амбуланта) (0.65 км)

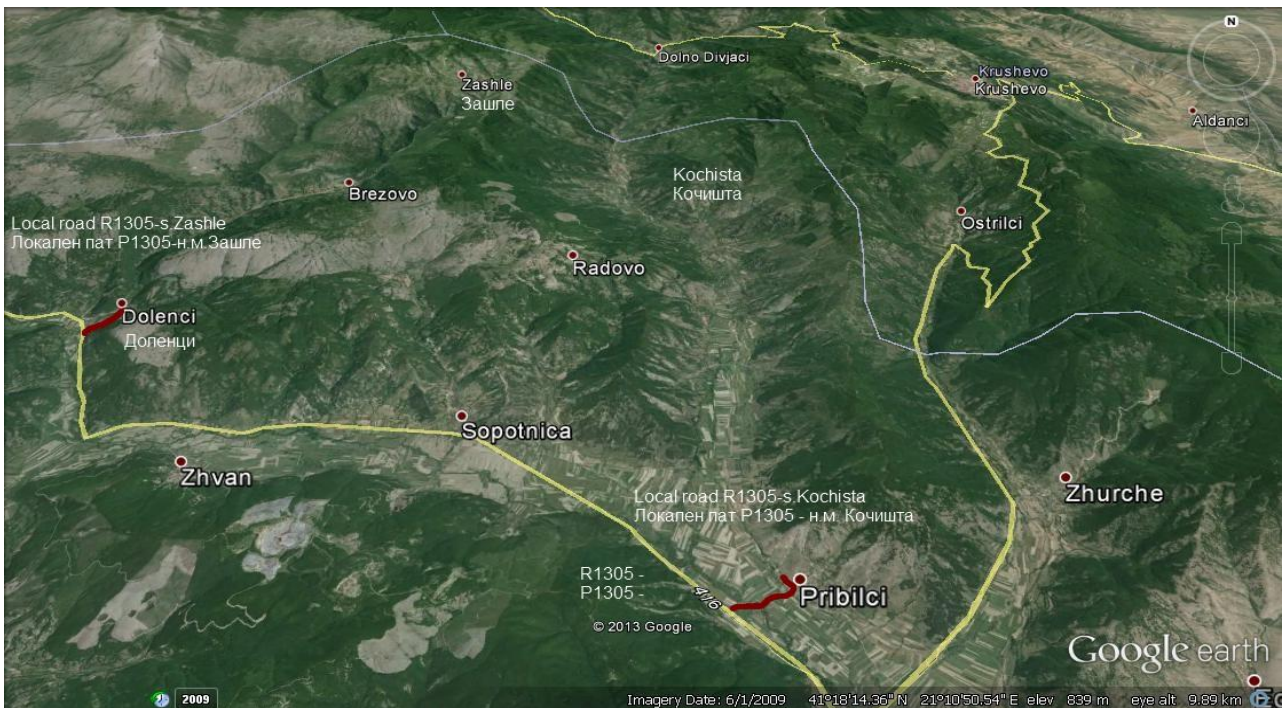


4. Р-1305 - с. Брждани (А2 - Амбуланта) (1.5 км)



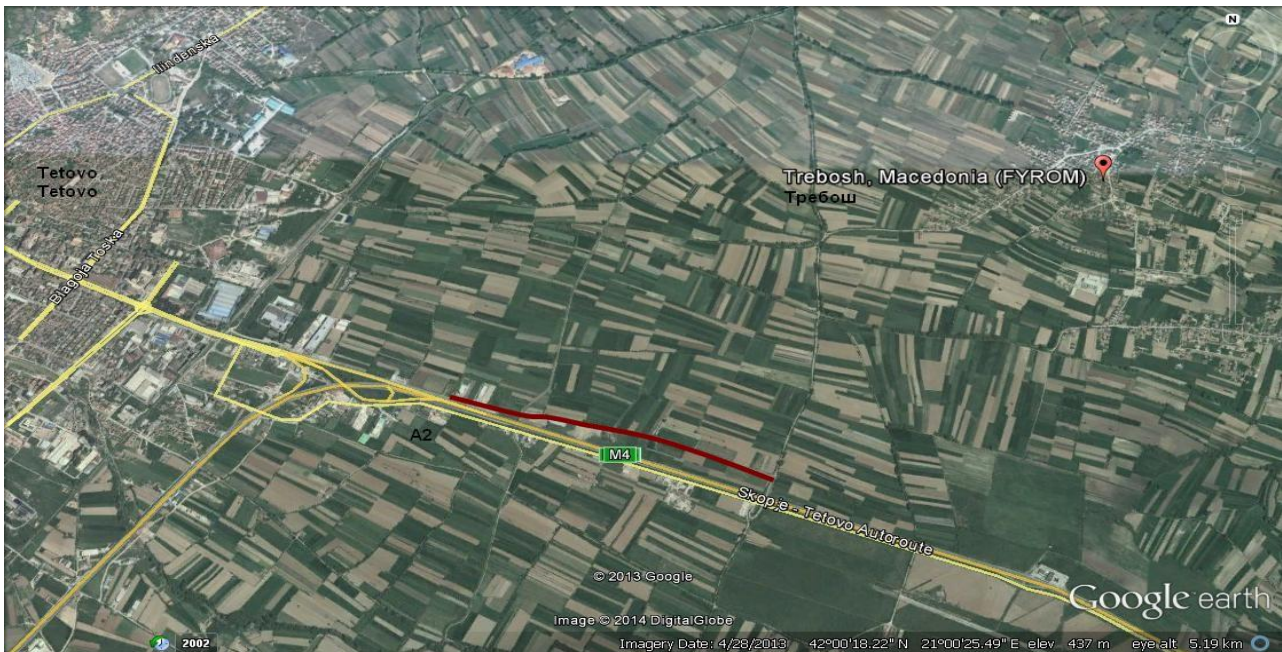
8.1.2. Општина Демир Хисар

- 5. Р-1305 - с. Кочишта (1.0 км)
- 6. Р-1305 - с. Зашле (0.5 км)



8.1.3. Општина Тетово

7. Тетово - Требош (1.45 км)



8.1.4. Општина Берово

8. Р-1302 Гердови Воденици - с. Русиново (1.9 км)

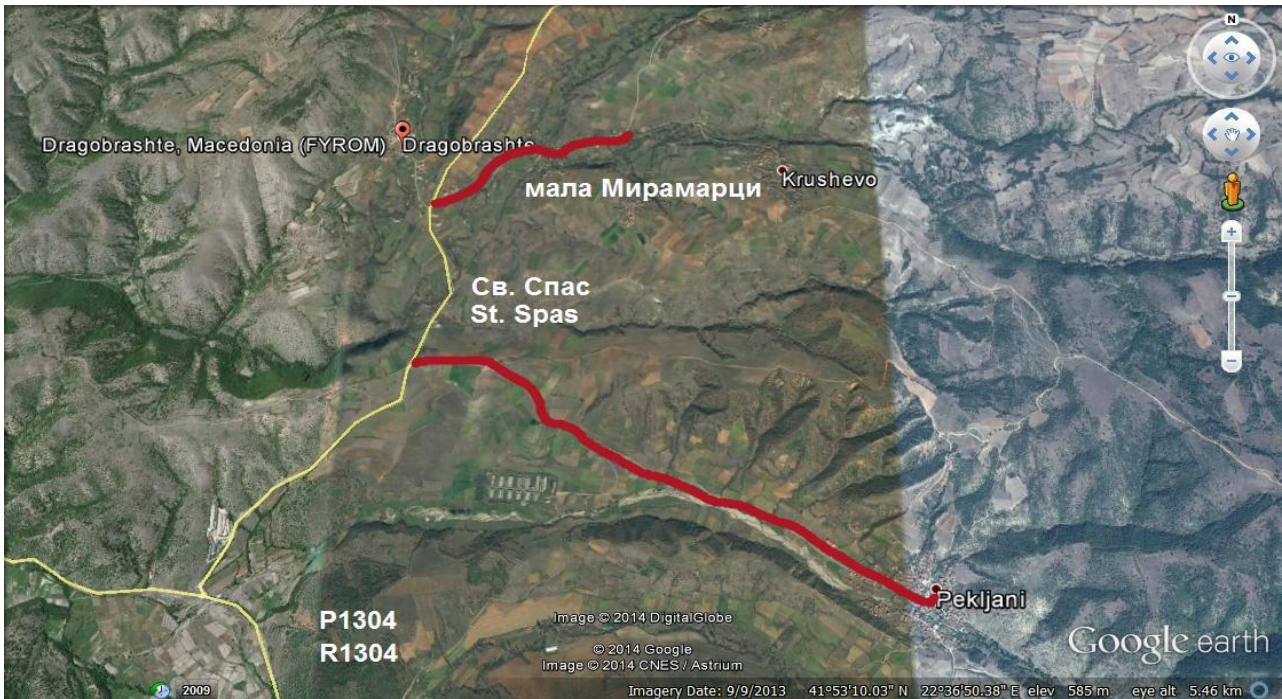
9. с. Русиново - с. Владимирово (3.5 км)



8.1.5. Општина Виноца

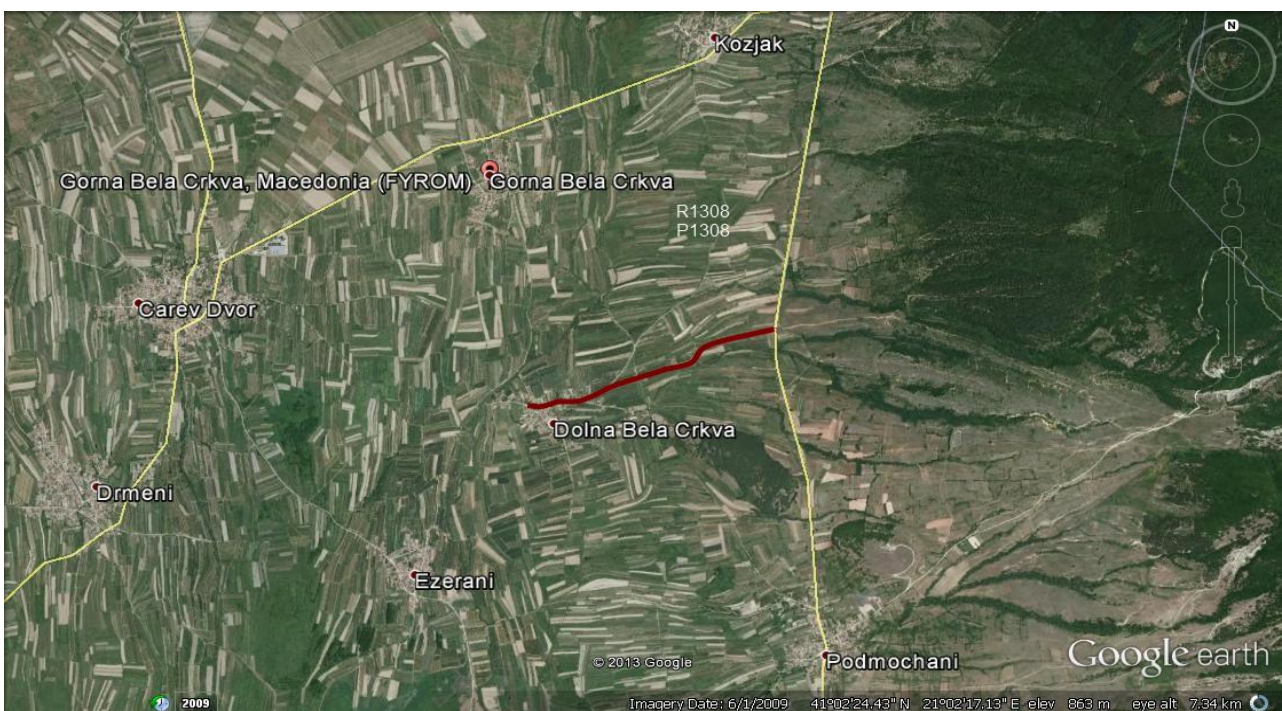
10. Св. Спас – с. Пекљани (2.8 км)

11. с. Драгобраште – маала Мирмарци (1.15 км)

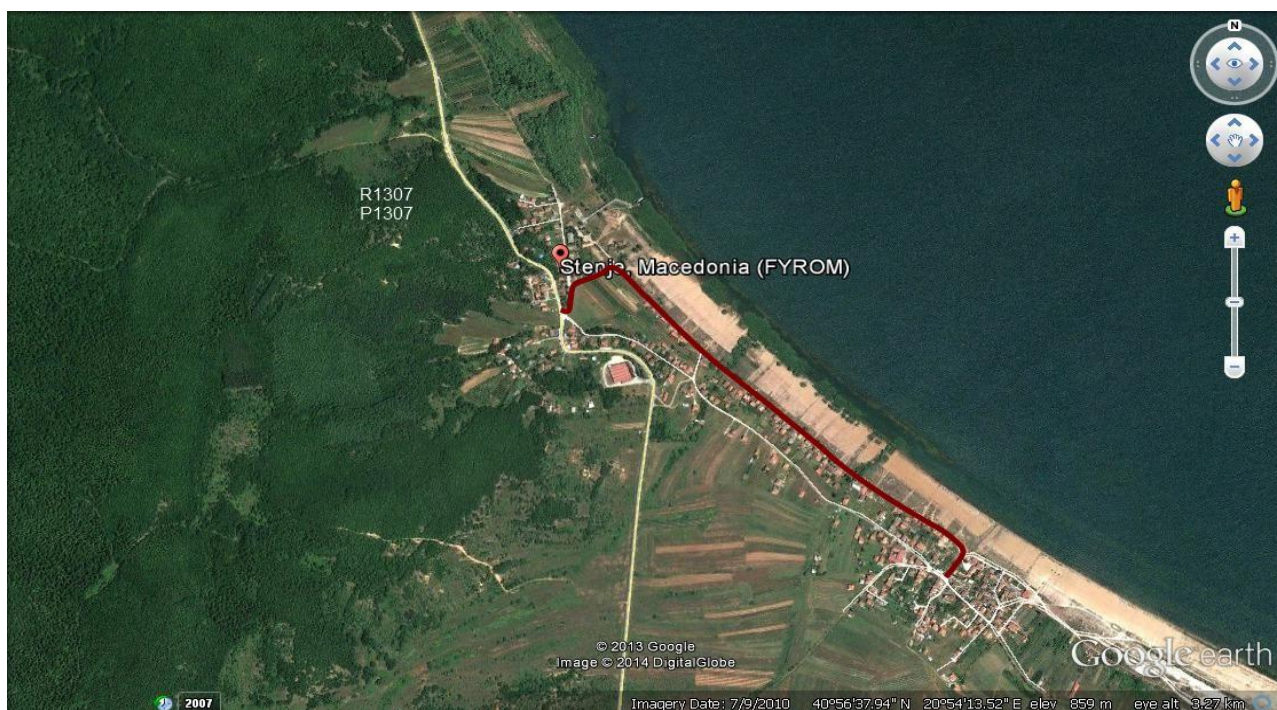


8.1.6. Општина Ресен

12. Ресен - с. Долна Бела Црква (1.5 км)



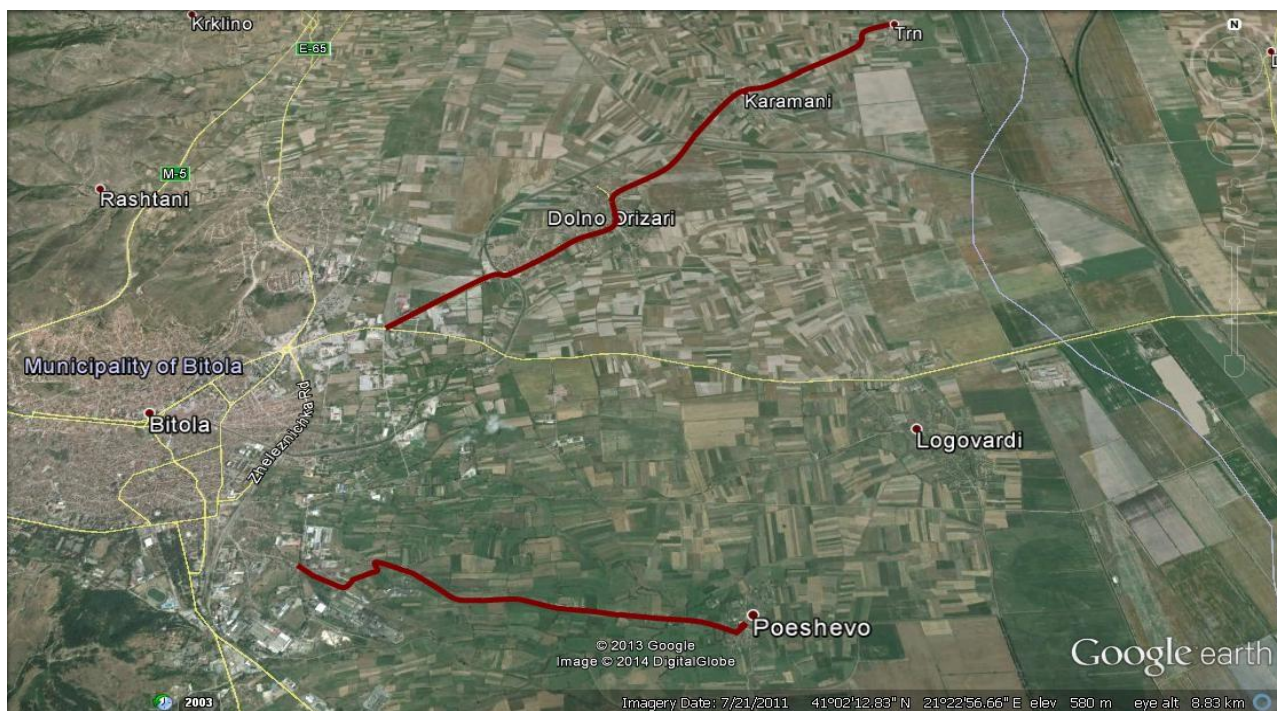
13. Ресен - с. Стење (1.17 км)



8.1.7. Општина Битола

14. Битола - с. Поешево (3.85 км)

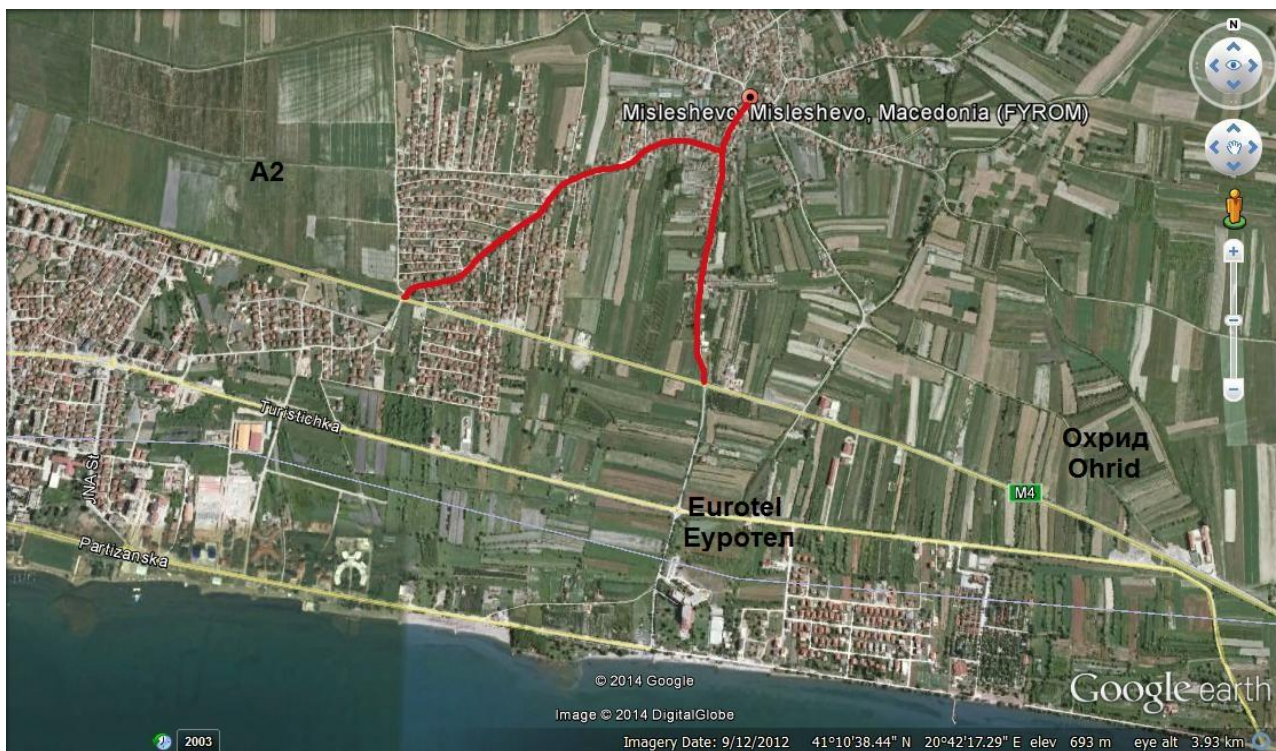
15. Р-1311 с. Долно Оризари - с. Карамани - с. Трн (6.5 км)



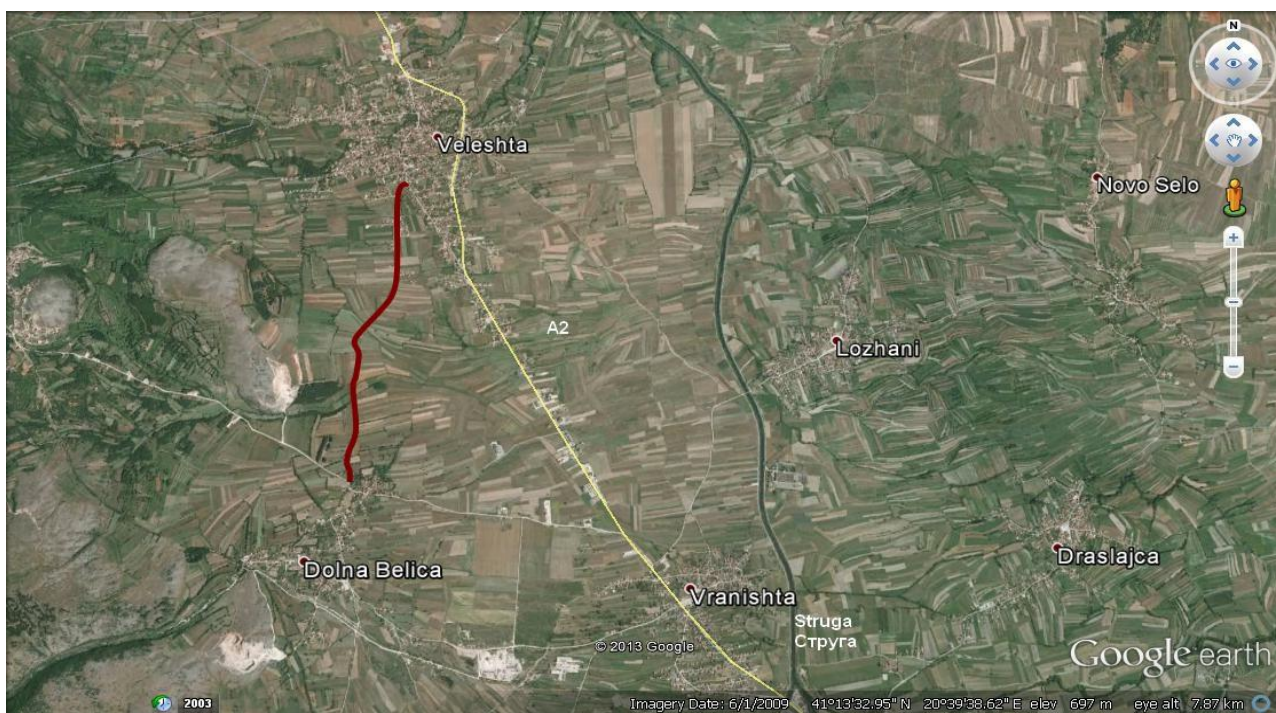
8.1.8. Општина Струга

16. А2 - с. Мислешево (1.4 км)

18. с. Мислешево – А2 ("Еуротел") (0.75 км)



17. с. Долна Белица - с. Велешта (2.35 км)

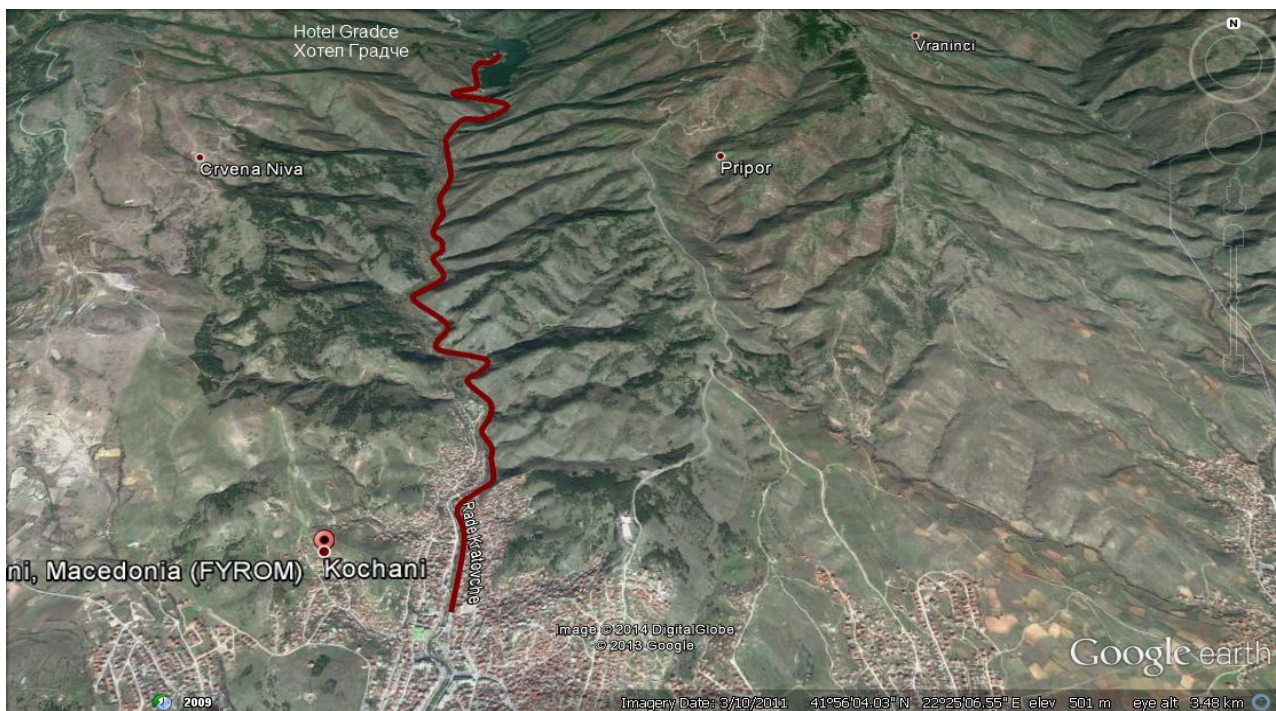


8.1.9. Општина Кочани

19. А3 - с. Тркање (1.15 км)



20. Кочани – брана Градче (4.8 км)



8.1.10. Општина Гази Баба

21. Бутел – Раштак (3.0 км)



8.2. ПРИЛОГ 2 Структура на тимот и ниво на залагање

- Димче Лазаревски, д-р на економски науки (Лидер на тимот)
Доцент на Универзитетот Американ Колеџ Скопје, Факултет за Економија каде предава група на предмети од областа на инвестициски, финансиски и портфолио менаџмент и финансиски пазари и институции. Тој е Сертифициран Инвестициски Советник и Експерт предавач за претприемништво и развој на човечки ресурси. Тој има партиципирано во значајни физибилити студии каде има работено како транспортен економист на финансиска и економска кост-бенефит анализа. Тој има долга листа на на публикувани научни трудови од областа на инвестициски, финансиски и портфолио менаџмент.
- Светлана Трбојевиќ, д-р на социјални науки (Социјален експерт)
Доцент на Институтот за социјална работа и социјална политика, при факултетот за Филозофија, Универзитет Св. Кирил и Методиј во Скопје. Таа е експерт од областа на социјалната работа и социјалната политика со специјално искуство во мапирање на локални места, сиромаштија и социјална инклузија. Дополнително, таа била активно вклучена во развојот на акциски план за повеќе локални власти. Нејзините истражувачки интереси се поврзани со социјална работа со групи и заедници, НГО, мултикултурализам, и духовна социјална работа. Таа има објавено бројни научни трудови и има спроведено индивидуални и заеднички истражувања за различни социјални прашања.
- Андон Петровски, Дипломиран Сообраќаен инженер, и кандидат за магистер од областа на сообраќај и транспорт (Сообраќаен експерт)
Андон Петровски е сообраќаен инженер со искуство од областа на планирање и анализа на патниот сектор во Република Македонија. Неговите студии се вклучени во детални сообраќајни дизајни, или детални сообраќајни правила на однесување во многу места во Земјата. Овие референци се исто така поврзани со различни типови на патишта, вклучувајќи планински и низински реони, национални и локални патишта, како и градски сообраќај. Тој поседува проширено познавање поврзано со сообраќајни податоци, релевантни институции и статистика, и употреба на компјутерски алатки за оценка на влијанија.

Придружуван од двајца помлади експерти:

- Весна Ицковска, Диплома од животна средина
Експерт за животна средина кој го има стекнато своето искуство во многу ЕИА компоненти за анализа на патишта, и други поврзани инфраструктурни проекти. Таа ја познава релевантната законска регулатива, како и потребната структура на проектните резултати.
- Владимир Томовски, дипломиран економист,
Кандидат за магистер по економија кој ќе му помага на тим лидерот и другите сениор експерти. Особено ќе биде вклучен во презентацијата на резултатите од проектот со користење на адекватни софтверски алатки.

Доколку е потребно, Консултантот ќе вклучи и дополнителни ресурси со цел да се освари потребниот квалитет, и да се задоволат барањата на Клиентот, доколку постојат такви.

Експертското Ниво на Залагање (НЗ) за тим лидерот е 4 месеци; НЗ за сообраќајниот експерт 1 месец, и за Социјалниот Експерт 3 месеци.

8.3. ПРИЛОГ 3 Матрица на главни и под-главни прашања

Цел	Под-цели	Индикатори	Барани податоци	Извор на податоци	Методологија	Одговорно лице
Пристап до пазари						
	Заштеди од Време при Патување	Вредност во пари	Сообраќајна прогноза Брзина на патување Вредност на времето	Фокус групи ЈПДП или Консултант HEATCO	Прашалници/ Rule of a half	Димче Лазаревски Андон Петровски
	Заштеди од Возно Оперативни трошоци	Вредност во пари	Трошоци за гориво Останати трошоци (освен гориво)	HECA Прирачник	Во детали во делот 3.1.1.2	Димче Лазаревски Андон Петровски
	Користи од Вработување	Стапка на невработеност / Економски можности	Невработени луѓе пред и после рехабилитација на патот / Новопоявени економски можности	Агенција за вработување или Завод за статистика / Фокус групи	Компаративна анализа / Прашалници	Димче Лазаревски Светлана Трбојевиќ
	Користи од Пристапност и Социјална вклученост	Пристап до услуги / Покриеност со патна мрежа	Ниво на пристапност Патна мрежа	Фокус групи Општински власти или ЈПДП	Компаративна анализа / Прашалници	Димче Лазаревски Светлана Трбојевиќ
Човечки капитал						
	Едукативни користи	Пристап до едукативни институции / Дополнителни едукативни процеси кај учениците во однос на бројот на запишани ученици / Доживотни едукативни процеси на возрасните	Запишани ученици во основно и средно образование кои ги употребуваат рехабилитираните патишта / Ученици вклучени во екстракурикуларни активности и број на запишани ученици / Доживотни едукативни процеси на возрасните	Министерство за образование Завод за статистика, Општински власти, Невладини организации, ЈЕР, Фокус групи	Компаративна анализа / Прашалници	Димче Лазаревски Светлана Трбојевиќ
	Здравствени користи	Пристап до здравствени услуги	Податоци за здравствени услуги	Фокус Групи	Компаративна анализа / Прашалници	Димче Лазаревски Светлана Трбојевиќ
Безбедност на патиштата						
	Заштеди од намалување на сообраќајни незгоди	Број на сообраќајни незгоди / Вредност во пари	Сообраќајни незгоди Вредност на сообраќајните незгоди	Министерство за внатрешни работи HEATCO	Компаративна анализа и монетизација	Димче Лазаревски Андон Петровски
	Сообраќајна сигнализација	Ниво на безбедност	Теренски податоци	Консултант	Контрола на хоризонтална и вертикална сообраќајна сигнализација	Андон Петровски
	Користи од безбедноста на патиштата	Ниво на безбедност	Оценка на безбедноста	Фокус групи	Прашалници	Светлана Трбојевиќ
Вредност на замјштето и Нови можности						
	Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето	Вредност во пари	Разлики во цени Големина на земјиштето Вредност на метар квадратен	Општински власти Агенција за катастар на недвижности	Компаративна анализа и монетизација	Димче Лазаревски Андон Петровски
	Користи од нови можности	Работи кои може да се прават / Само-пријавен ентузијазам	Нови активности Очекувања	Фокус групи	Прашалници	Светлана Трбојевиќ

8.4. ПРИЛОГ 4 Специфично дизајнирани прашалници

8.4.1. Фокус група 1: Жени претприемачи

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување по рехабилитација на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
5. Можете ли да ги наведете придобивките кои жените, а особено жените претприемачи ги имаат од рехабилитираниот пат?
6. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
7. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
8. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси, а особено на вашиот бизнис?
9. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот ги зголеми можностите за пласман на вашите производи.
10. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
11. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
12. Дали вие или членовите на вашата домаќинства остваруваат било какви приходи по основ кој не вклучува плата, социјални трансфери или кирии?
13. Покрај можностите за полновремено вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
14. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
15. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
16. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
17. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
18. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
19. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што се градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?
20. На кој начин рехабилитацијата на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?

21. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовното образование?
22. Дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
23. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитација на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
24. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
25. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
26. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликlinikите и болниците, и на кој начин?
27. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
28. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
29. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
30. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата рехабилитација?
31. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
32. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
33. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
34. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
35. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
36. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
37. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедницата од рехабилитацијата на патот?

8.4.2. Фокус група 2: Млади лица

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување која се постигна по рехабилитација на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
5. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
6. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
7. Можете ли да ги елаборирате придобивките кои ги имаат младите луѓе од рехабилитацијата на патот?
8. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон намалување или успорување на миграцијата на младите лица од заедницата?
9. Наведете некои социјални и културни активности организирани за младите луѓе кои се резултат на рехабилитацијата на патот?
10. Дали со рехабилитацијата на патот се зголемија спортските активности за младите луѓе?
11. На кој начин реконструкцијата на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
12. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
13. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси?
14. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесува кон подобра вработеност на младите и поголеми економски активности на локалното население.
15. Дали вие или членовите на вашето семејство остваруваат било какви приходи по основ кој не вклучува плата, социјални трансфери или кирији?
16. Како резултат на рехабилитацијата на патот дали се отворени нови работни места кои ги таргетираат младите луѓе во локалната заедница. Ако да, ве молиме наведете ги.
17. Покрај можностите за полновременно вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
18. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
19. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
20. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитацијата на патот ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
21. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?

22. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
23. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
24. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
25. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитација на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
26. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
27. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
28. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
29. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
30. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
31. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
32. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата реконструкција?
33. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
34. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
35. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
36. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
37. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација ќе ги има во блиска иднина?
38. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
39. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.4.3. Фокус група 3: Стари лица

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување која се постигна по рехабилитација на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Можете ли да ги елаборирате придобивките кои ги имаат старите лица од рехабилитацијата на патот?
5. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
6. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
7. Дали рехабилитацијата на патот придонесе кон враќање на пензионерите кои потекнуваат од оваа заедница во истата?
8. Дали има нови сервиси за стари лица кои се обезбедени директно или индиректно заради рехабилитацијата на патот на пример дневни центри, пензионерски клубови, помош на старите во домовите?
9. Наведете некои социјални, културни и спортски активности организирани за стари лица кои се резултат на рехабилитацијата на патот?
10. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа подостапни по рехабилитација на патот?
11. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
12. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
13. На кој начин рехабилитацијата придонесе за подобрување на локалните бизниси?
14. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесува кон подобра вработеност и поголеми економски активности на локалното население.
15. Како резултат на рехабилитацијата на патот дали се отворени нови работни места во локалната заедница. Ако да, ве молиме наведете ги.
16. Покрај можностите за полновремено вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
17. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
18. Дали вие или членовите на вашето семејство остварувате било какви приходи по основи кои не вклучуваат плата, социјални трансфери или кирии?
19. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
20. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
21. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?

22. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
23. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
24. Дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
25. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитација на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
26. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
27. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
28. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
29. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
30. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
31. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
32. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата рехабилитација?
33. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
34. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
35. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
36. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
37. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација ќе ги има во блиска иднина?
38. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
39. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.4.4. Фокус група 4: Земјоделци

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување по рехабилитација?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
5. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
6. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
7. Можете ли да ги наведете придобивките кои земјоделците ги имаат од рехабилитацијата на патот?
8. Дали сметате дека е зголемено ползувањето на обработливото земјиште во вашата заедница како резултат на рехабилитација на патот?
9. Дали рехабилитацијата го зголеми бројот на луѓе кои се занимаваат со сточарство?
10. Дали дојде до зголемување на обработливото земјиште под пластеници и дали тоа зголемување се должи на рехабилитацијата на патот?
11. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
12. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
13. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси, а особено на вашето земјоделие?
14. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот ги зголеми можностите за пласман на вашите производи.
15. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
16. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
17. Покрај можностите за полновремено вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
18. Дали вие или членовите на вашето семејство остваруваат било какви приходи по основ кој не вклучува плата, социјални трансфери или кирии?
19. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
20. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
21. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитацијата на патот ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
22. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?

23. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
24. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
25. Дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
26. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитацијата на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
27. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
28. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
29. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
30. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
31. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
32. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
33. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата рехабилитација?
34. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
35. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
36. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
37. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
38. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
39. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
40. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.4.5. Фокус група 5: Невработени

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување по рехабилитација на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
5. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
6. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
7. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
8. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
9. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси?
10. Дали вие или членовите на вашето семејство остварувате било какви приходи по основ кој не вклучува плата, социјални трансфери или кирии?
11. Наведете примери како рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите за пласман на производите од вашата заедница?
12. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
13. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
14. Дали вие имате поголем број на можности за вработување по рехабилитација на патот?
15. Покрај можностите за полновременно вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
16. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
17. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
18. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
19. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?
20. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
21. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?

22. Дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
23. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитација на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
24. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
25. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
26. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
27. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
28. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
29. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
30. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата рехабилитација?
31. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
32. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
33. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
34. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
35. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
36. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
37. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.4.6. Фокус група 6: Вработени

1. Според Ваше мислење дали рехабилитацијата на патот ја подобри комуникација на локалните граѓани со другите заедници?
2. Може ли да процените колкава е заштедата на време за патување по рехабилитација на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
5. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
6. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
7. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
8. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
9. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси?
10. Наведете примери како рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите за пласман на производите од вашата заедница?
11. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
12. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
13. Дали локалната популација била работно ангажирана при реконструкција на патот? Колку долг период и колку лица од локалното население биле ангажирани?
14. Дали локалното население „бенефитираше“ преку дополнителни услуги кои изведувачот ги извел при реконструкција на патот?
15. Покрај можностите за полновременно вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
16. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
17. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
18. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
19. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што се градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери.
20. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
21. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?

22. Дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
23. Врз основа на вашите согледувања дали рехабилитација на патот го подобри транспортот на учениците или овозможи организиран превоз на учениците до образовните центри?
24. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
25. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
26. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
27. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствени услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
28. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
29. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
30. Врз основа на вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за намалување на постојниот тренд на незгоди пред неговата рехабилитација?
31. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
32. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
33. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
34. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
35. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
36. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
37. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедницата од рехабилитацијата на патот?

8.5. ПРИЛОГ 5 Полу-структурирани прашалници

8.5.1. Општински власти

1. Според ваше мислење на кој начин рехабилитацијата на патот ја подобри комуникацијата на локалното население со другите населени места?
2. Можете ли да ја процените заштедата на време која е резултат на реконструкцијата на патот?
3. Дали сметате дека имате заштеда на некои патни трошоци по рехабилитација на патот?
4. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
5. Дали сите или само главните улици се асфалтирани?
6. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
7. Дали се направени дополнителни инвестиции во однос на инфраструктурата на населените места кои се поврзани со рехабилитираниот пат?
8. Дали со рехабилитација на патот, локалните власти обезбедија нови комунално-хигиенски услуги или ги подобрија постојните со обезбедување на возило за транспорт на отпадот?
9. Сметате ли дека постојат заштеди во буџетот на локалната самоуправа кои произлегуваат од намалени трошоци за одржување на патот по неговата реконструкција?
10. Сметате ли дека постојат заштеди во буџетот на локалната самоуправа кои произлегуваат од намалените трошоци за одржување на возниот парк кој ги сервисира населените места кои се поврзани со рехабилитираниот пат?
11. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
12. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
13. Како ја проценувате дистрибуцијата на патната сигнализација по рехабилитација на патот?
14. Дали постојат некои патни знаци кои според вас, како возач сметате дека треба да се застапени на рехабилитираниот пат?
15. Кои услуги станаа достапни за локалните граѓани како резултат на рехабилитираниот пат?
16. Дали се организирани нови спортски или културни настани во рамки на заедницата по рехабилитацијата на патот?
17. Можете ли да ги наведете придобивките кои жените, особено жените претприемачи ги имаат од рехабилитацијата на патот.
18. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
19. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.

20. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси?
21. Наведете примери како рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите за пласман на производите од вашата заедница?
22. Можете ли да наведете некоја успешна бизнис сторија која директно или индиректно е поврзана со реконструкцијата на патот?
23. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
24. Дали локалната популација била работно ангажирана при реконструкција на патот? Колку долг период и колку лица од локалното население биле ангажирани?
25. Дали локалното население „бенефитираше“ преку дополнителни услуги кои изведувачот ги извел при реконструкција на патот?
26. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
27. Покрај можностите за полновременно вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
28. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
29. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
30. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
31. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?
32. На кој начин рехабилитацијата на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетнички места?
33. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
34. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
35. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека постојат заштеди во однос на организирање на транспортот на учениците до образовните центри кои се поврзани со рехабилитацијата на патот.
36. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како што е општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
37. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
38. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствени институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?

39. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствени услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
40. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
41. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
42. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
43. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
44. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
45. Општо земено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува за зголемување на бројот на посетители во заедницата?
46. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.5.2. Возачи на автобуси и камиони (транспортери)

1. Според ваше мислење на кој начин рехабилитацијата на патот ја подобри комуникацијата на локалното население со другите населени места?
2. Како транспортер, можете ли да ја процените заштедата на време која е резултат на рехабилитацијата на патот?
3. Можете ли да ги процените заштедите на патни трошоци кои ги имаат транспортерите со рехабилитација на патот?
4. Можете ли да ја процените заштедата што транспортерите ја имаат во однос на одржување на возилата?
5. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
6. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
7. Постои ли зголемување во однос на бројот на транспортери кои ги опслужуваат населените места поврзани со рехабилитираниот пат?
8. Постои ли зголемување на фреквенцијата на возила кои ја опслужуваат заедницата по рехабилитацијата на патот?
9. Постои ли подобрување на квалитетот на транспортните услуги по рехабилитацијата на патот?
10. Дали се направени дополнителни инвестиции во однос на инфраструктурата на населените места кои се поврзани со рехабилитираниот пат?
11. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.

12. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
13. Како ја проценувате дистрибуцијата на патната сигнализација по рехабилитација на патот?
14. Дали постојат некои патни знаци кои според вас, како возач сметате дека треба да се застапени на рехабилитираниот пат?
15. Кои услуги станаа подостапни за локалните граѓани како резултат на рехабилитираниот пат?
16. Како транспортен работник, можете ли да ги процените разликите во бројот на патници/тони на роба пред и по рехабилитацијата на патот?
17. Дали постојат разлики во бројот на посетители на заедницата пред и по рехабилитацијата на патот?
18. Дали се организирани нови спортски или културни настани во рамки на заедницата по рехабилитацијата на патот?
19. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
20. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
21. На кој начин рехабилитацијата на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси?
22. Наведете примери како рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите за пласман на производите од вашата заедница?
23. Можете ли да наведете некоја успешна бизнис сторија која директно или индиректно е поврзана со рехабилитацијата на патот?
24. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесува за подобро вработување и поголема економска активност на локалното население.
25. Постојат ли нови работни места кои се отворени во локалната заедница како резултат на рехабилитацијата на патот. Ако одговорот е да, наведете ги.
26. Покрај можностите за полновременно вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
27. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитација на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
28. Дали рехабилитација на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
29. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека рехабилитираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
30. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовните институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?
31. На кој начин рехабилитација на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?

32. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
33. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
34. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека постојат заштеди во однос на организирање на транспортот на учениците до образовните центри кои се поврзани со рехабилитацијата на патот.
35. Дали вие како транспортен работник профитирате од организирање на транспорт на ученици до образовните центри?
36. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како што е општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?
37. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
38. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликлиниките и болниците, и на кој начин?
39. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствени услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
40. Дали сте запознати во однос на организација на некои социјални, спортски и културни настани за локалните жители по реконструкција на патот, наведете кои?
41. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
42. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
43. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
44. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
45. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
46. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.5.3. Бизнисмени

1. Според ваше мислење на кој начин рехабилитацијата на патот ја подобри комуникацијата на локалното население со другите населени места?
2. Можете ли да ја процените заштедата на време која е резултат на реконструкцијата на патот?
3. Сметате ли дека имате заштеди на некои патни трошоци по рехабилитацијата на патот?

4. Како ја оценувате патната инфраструктура во вашата локална заедница?
5. Дали сите улици или само главните улици се асфалтирани?
6. Врз основа на вашите лични искуства може ли да посочите кои институции ви станаа достапни по рехабилитација на патот?
7. На кој начин рехабилитација на патот придонесе кон зголемување на можностите за економски развој на заедницата?
8. Наведете примери за тоа како рехабилитација на патот придонесе за привлекување на инвестиции во заедницата или на неа блиските населени места.
9. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за подобрување на локалните бизниси, а посебно на вашиот бизнис?
10. Наведете примери како рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите за пласман на вашите производи?
11. Дали со рехабилитација на патот се подобрија вашите бизнис контакти?
12. Според вас, кој бизнис сектор имаше најмногу полза од рехабилитацијата на патот?
13. Наведете примери за тоа како рехабилитацијата на патот придонесе за вработување и поголема економска активност на локалната популација.
14. Како резултат на рехабилитацијата на патот дали постојат ново отворени работни места кои ја таргетираат младата популација од населеното место. Наведете кои?
15. Покрај можностите за полновремено вработување, дали со рехабилитација на патот се зголемија можностите за ангажирање на сезонски работници во заедницата.
16. Наспроти можноста за редовен работен однос, дали рехабилитацијата на патот ја зголеми дневната или неделната миграција и придонесе за зголемување на можностите за ангажирање на сезонски работници од заедницата во блиските населени места?
17. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за воспоставување на државни или приватни институции, на пример, образовни, здравствени или социјални институции?
18. Врз основа на вашето мислење сметате ли дека реконструираниот пат ја подобри пристапноста на локалните граѓани до образовните институции?
19. На кој начин рехабилитација на патот придонесе за пристапност на локалното население до образовни институции, како што градинки, основни и средни училишта, универзитети, ве молиме наведете некои примери?
20. На кој начин рехабилитацијата на патот овозможи подобар пристап до игралишта или рекреативни центри или излетничките места?
21. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во редовно образование?
22. Дали рехабилитацијата на патот придонесе за зголемување на бројот на запишани ученици во дополнителни образовни активности како што се училишта за странски јазици, спортски клубови или фолклорни секции?
23. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека постојат заштеди во однос на организирање на транспортот на учениците до образовните центри кои се поврзани со рехабилитацијата на патот.
24. Врз основа на вашите согледувања сметате ли дека со рехабилитација на патот се зголеми пристапноста на локалните граѓани во однос на социјалните институции како што е општинскиот центар за социјална работа и на кој начин?

25. Врз основа на вашето искуство сметате ли дека рехабилитацијата на патот го подобри пристапот до поштенските и банкарските услуги?
26. Дали мислите дека рехабилитацијата на патот ги зголеми можностите на локалните граѓани за пристап до здравствените институции, како што се аптеките, амбулантите поликlinikите и болниците, и на кој начин?
27. До кој степен рехабилитираниот пат придонесува кон подобар опфат на жителите од заедницата со здравствените услуги, како што се услугите на итната медицинска помош, патронажните служби, како и можноста за мобилни медицински екипи кои нудат услуги за локалното население.
28. Врз основа на вашето искуство, како ја проценувате безбедноста на патот пред и по рехабилитацијата: а) воопшто не е безбеден, б) до некаде безбеден, в) просечно безбеден, г) многу безбеден, д) исклучително безбеден.
29. Дали има некои аспекти кои ја намалуваат неговата безбедност, како што се црни точки, намалена видливост во одредени делови на патот, свиоци и косини кои под одредени временски услови го прават патот небезбеден?
30. Според вашите проценки дали рехабилитацијата на патот придонесе кон намалување на трендот на незгоди кој постоеше претходно?
31. Како ја проценувате дистрибуцијата на патната сигнализација по рехабилитација на патот?
32. Дали постојат некои патни знаци кои според вас, како возач сметате дека треба да се застапени на рехабилитираниот пат?
33. Во зависност од вашите проценки дали рехабилитација на патот придонесе за зголемување на вредноста на имотот (куќите, деловните објекти).
34. Дали има промена во вредноста на земјиштето по рехабилитацијата на патот?
35. Според вашето мислење, дали се зголемени земјоделските инвестиции во заедницата и околните населби?
36. Според Вас, дали се зголемени градежните инвестиции во заедницата и во околните населби?
37. Може ли да ги процените ефектите што рехабилитација на патот ќе ги има во блиска иднина?
38. Воопштено, дали сметате дека рехабилитацијата на патот придонесува кон зголемување на бројот на посетители во заедницата?
39. Врз основа на вашето мислење која е главната придобивка на заедница од рехабилитацијата на патот?

8.6. ПРИЛОГ 6 РАБОТЕН ПЛАН

8.6.1. Работен план за спроведување на СТУДИЈАТА по општини и патишта

РЕГИОН	ОПШТИНА	ПАТИШТА	СЕДМИЦИ*													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
Планински регион	Кичево	1	Кичево А2 – Мотел Крушино	█												
		2	Мотел Крушино – с. Кнежино	█												
		3	За Другово (А2 – Амбуланта)	█												
		4	Р-1305 – с. Брждани (А2 – Амбуланта)	█												
	Демир Хисар	5	Р-1305 – с. Кочишта											█		
		6	Р-1305 – с. Зашле											█		
	Тетово	7	Тетово – Требош			█										
	Берово	8	Р-1302 Гердови Воденици – с. Русиново				█									
		9	с. Русиново – с. Владимирово				█									
	Виница	10	Св. Спас – с. Пекљани					█								
		11	с. Драгобраште - маала Мирмарци					█								
Низински регион	Ресен	12	Ресен – с. Долна Бела Црква								█					
		13	Ресен – с. Стење								█					
	Битола	14	Битола – с. Поешево										█			
		15	Р-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн										█			
	Струга	16	А2 – с. Мислешево		█											
		17	с. Долна Белица – с. Велешта		█											
		18	с. Мислешево - А2 (“Еуротел”)		█											
	Кочани	19	А3 – с. Тркање						█							
20		Кочани – брана Градче						█								
Гази Баба	21	Бутел – Раштак											█			

*По прифаќање на Почетниот Извештај од страна на ЈПДП, и е предмет на евентуални организациони промени

8.6.2. Работен план по фокус групи

РЕГИОН	ОПШТИНА	ЦЕЛНИ ГРУПИ					
		Жени претприемачи	Млади лица	Постари лица	Фармери	Невработени	Вработени
Планински регион	Кичево	█				█	
	Демир Хисар			█			█
	Тетово		█		█		
	Берово	█				█	
	Виница				█	█	
Низински регион	Ресен			█	█		
	Битола				█	█	
	Струга		█				█
	Кочани			█			█
Гази Баба	█	█					

8.7. ПРИЛОГ 7 Заштеди од Време при Патување

Пресметката на економските користи поврзани со ЗВП е многу директна. Во суштина таа е производ на пет податоци (HEATCO, с. 78):

(i) **Побарувачка – бројот** (сообраќај) на патници/возила/стоки кои прават патување од/до одредена дестинација во Сценариото “Да се направи минимум” (D0) (Во оваа СТУДИЈА “Пред” сценариото) и во Сценариото “Да се направи нешто” (D1) (Во оваа СТУДИЈА “После” сценариото);

(ii) **Време на заштеда** – времето на заштеда остварено од страна на корисниците кои го прават патувањето од/до одредена дестинација (T0-T1); и

(iii) **VTTS** – Вредноста на Заштедите од Време при Патување (за тој сегмент од сообраќајот)

ЗВП за патување од/до одредена дестинација се пресметува со користење на Правилото на Половина (Rule of a half):

$$\frac{1}{2}(D0+D1)*(T0-T1)*VTTS$$

Формула 2 Правило на Половина (Rule of a Half)

Вкупните ЗВП се сума од сите ЗВП направени за сите патувања од/до одредена дестинација.

Предвидувањето за сообраќајот (бројот) на патници/возила/стоки, неопходно за оваа задача, е направено врз основа на сообраќајните текови на рехабилитираните локални патишта кои беа утврдени со помош на прашалниците презентирани во ПРИЛОГ бр. 8 од овој Извештај, и стандардните податоци обезбедени од релевантната литература.

Класата и категоријата на возила и целта на патувањето се дадени во Табелата 5/2/5 од НЕСА Прирачникот, и односот помеѓу класата и категоријата на возила заедно со поделбата на патувањата на работни и неработни се илустрирани во сликата 5/2/4 во НЕСА Прирачникот. Стандардната пропорција на класите на возила за локални патишта која е употребена е следната: 86% автомобили, 13% камиони и 1% автобуси (НЕСА Прирачник, 2013, Табела 5/2/6). Со цел да се утврди бројот на патници употребена е Табелата 6/2/1 од НЕСА Прирачникот (просечен број на лица во возило) од каде се добиени податоците за број на патници при едно патување за сите 15 категории на возила опишани во Табелата 5/2/5. Исто така употребени се и податоците од ЛПДП за просечната брзина на возилата по категорија на возила во “После” и “Пред” сценаријата.

Заштедата во време е пресметана како разлика помеѓу количниците (должина на патот во километри, и просечната брзина на час (обезбедени од ЛПДП)) во “После” и “Пред” сценаријата, и потоа вкупната заштеда на време е пресметана како сума од заштедите за секоја цел на патување – патувања од страна на патници за работни цели, патувања од страна на патници за неработни цели, и патувања во кои е вклучен транспорт на стока. Овие пресметки беа потврдени со спроведените интервјуа.

Проценетите VTTS вредности за различни целни патувања беа добиени од Табелите 0.3, 0.4, 0.5 (HEATCO Deliverable 5). Фактор цените за 2002 година (за Австрија) беа прилагодени за националното ниво на платите во Македонија (во сооднос 6.07471 : 1), и потоа со употреба на прилагодената стапка на БДП од 2.352% (објаснето како е добиена претходно) пресметани се VTTS вредностите за 2014 година, а потоа и за целиот временски период (2014-2038) како за превоз на патници така и за превоз на комерцијални добра.

Во Табелата 1, се презентирани сите претходно споменати варијабли за предвидување кои се искористени за креирање на предвидувањето на сообраќајот (патници, возила, стока) и пресметката на користите за кои може да се користат пресметки изразени во пари.

Табела 1 Варијабли за предвидување на сообраќајот на патници, возила и стока

Табела 5/2/5/ НЕСА			Табела 5/2/6 НЕСА	Слика 5/2/4 НЕСА	Табела 6/2/1 НЕСА	ЛДП		Табела 0.3, 0.4, 0.5 (Heatco Deliverable 5) (проценети VTTS вредности за Македонија) цени 2014 година		
Матрица на патувања по класи на возила			Стандардни пропорции на класите возила во одредена класификација на патна мрежа	Сооднос помеѓу категоријата и класата на возила	Број на патници по возило	Брзина на возилото		Работни патувања	Неработни патувања	Патувања за превоз на стока
Класа	Категорија на возило	Цел на патувањето	Рурален локален пат	Работно и Неработно време	Број на патници по патување	Во км/ч		По патник по час	По патник по час	По тон по час
						D0	D1			
1	Автомобил	До работа/школо од дома	0.17	Неработно	1.5	15	35		1.75	
2	Автомобил	Од работа/школо до дома	0.16	Неработно	1.5	15	35		1.75	
3	Автомобил	До компанијата на работодавецот од дома	0.03	Работно	1.2	15	35	6.18		
4	Автомобил	Од компанијата на работодавецот до дома	0.04	Работно	1.2	15	35	6.18		
5	Автомобил	До други од дома – кратки дестинации *	0.12	Неработно	1.5	15	35		1.46	
6	Автомобил	Од други до дома – кратки дестинации	0.10	Неработно	1.5	15	35		1.46	
7	Автомобил	До други од дома – долги дестинации **	0.03	Неработно	1.5	15	35		1.88	
8	Автомобил	Од други до дома – долги дестинации	0.02	Неработно	1.5	15	35		1.88	
9	Автомобил	Работни патувања кои не се од дома	0.11	Работно	1.2	15	35	6.18		
10	Автомобил	Кратки дистанци кои не се од дома	0.07	Неработно	1.5	15	35		1.46	
11	Автомобил	Долги дистанци кои не се од дома	0.02	Неработно	1.5	15	35		1.88	
12	Лесно товарно возило	Сите цели на патување	0.06	Работно – Превоз на стока	1.25	10	25			0.73
13	Тешко товарно возило (до 3 о.)	Сите цели на патување	0.04	Работно – Превоз на стока	1	10	25			0.73
14	Тешко товарно возило (над 3 о.)	Сите цели на патување	0.03	Работно – Превоз на стока	1	10	25			0.73
15	Автобус	Сите цели на патување	0.01	Работно.& Неработно	13.2	10	25	4.96	1.26	

(Извор: НЕСА Прирачник, ЛДП и HEATCO Deliverable 5)

Патничкиот сообраќај (во патници на ден/годишно) и товарниот сообраќај (во тони на ден/годишно) беа утврдени за сценаријата “После” (D1) и “Пред” (D0). Бројот на патници, возила и тони на стока се фиксни во текот на целиот временски период (2014 – 2038) земајќи ги во предвид миграционите тенденции од село во град и во странство. Врз основа на интервјуата дефинирано беше зголемување од 20% на сценариото D1 во однос на сценариото D0, како просечно процентно зголемување за сите локални патишта во оваа СТУДИЈА, иако постоеја разлики од пат до пат.

Табела 2 Предвидување на сообраќајот

ПАТИШТА		Должина (км)	Возила D0 (д)	Возила D1 (д)	Возила D0 (р)	Возила D1 (р)	Тони D0 (р)	Тони D1 (р)	Патници D0 (д)	Патници D1 (д)	Патници D0 (р)	Патници D1 (р)
1	Кичево (A2) – Хотел Крушино	2.35	269	350	98,269	127,750	20,797	24,957	411	535	150,155	195,202
2	Хотел Крушино – с. Кнежино	1.60	269	350	98,269	127,750	20,797	24,957	411	535	150,155	195,202
3	За Другово (A2 – Амбуланта)	0.65	77	100	28,077	36,500	6,050	7,260	118	153	42,902	55,772
4	P-1305 – с. Брждани (A2 - Амбуланта)	1.50	12	15	4,212	5,475	1,753	2,103	18	23	6,435	8,366
5	P-1305 – с. Кочишта	1.00	38	50	14,038	18,250	35,241	42,289	59	76	21,451	27,886
6	P-1305 - с. Зашле	0.50	38	50	14,038	18,250	24,208	29,050	59	76	21,451	27,886
7	Тетово – Требош	1.45	769	1,000	280,769	365,000	9,163	10,995	1,175	1,528	429,015	557,720
8	P-1302 Гердови Воденици- с.Рушиново	1.90	577	750	210,577	273,750	20,350	24,420	882	1,146	321,762	418,290
9	с. Рушиново - с. Владимирово	3.50	190	248	69,490	90,338	6,783	8,140	291	378	106,181	138,036
10	Св. Спас - с. Пекљани	2.80	77	100	28,077	36,500	7,949	9,539	118	153	42,902	55,772
11	с. Драгобраниште – маала Мирмарци	1.15	15	20	5,615	7,300	1,490	1,789	24	31	8,580	11,154
12	Ресен - с. Долна Бела Црква	1.50	38	50	14,038	18,250	1,862	2,234	59	76	21,451	27,886
13	Ресен - с. Стење	1.17	462	600	168,462	219,000	1,917	2,300	705	917	257,409	334,632
14	Бигола - с. Поешеве	3.85	231	300	84,231	109,500	9,422	11,306	353	458	128,705	167,316
15	P-1311 с.Долно Оризари - с.Карамани - с.Трн	6.50	1,538	2,000	561,538	730,000	86,933	104,320	2,351	3,056	858,031	1,115,440
16	A2 – с. Мислешево	1.40	769	1,000	280,769	365,000	48,104	57,725	1,175	1,528	429,015	557,720
17	с. Долна Белица - с. Велешта	2.35	250	325	91,250	118,625	27,717	33,260	382	497	139,430	181,259
18	с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	0.75	769	1,000	280,769	365,000	48,104	57,725	1,175	1,528	429,015	557,720
19	A3 - с. Тркање	1.15	269	350	98,269	127,750	4,417	5,300	411	535	150,155	195,202
20	Кочани – брана Градче	4.80	115	150	42,115	54,750	913	1,095	176	229	64,352	83,658
21	Бутел – Раштак	3.00	58	75	21,058	27,375	3,524	4,229	88	115	32,176	41,829

(Извор: Лична креација и пресметка на авторите)

Врз основа на податоците од Табела 2 (број на возила, патници и тони на стока во двете сценарија и должината на локалните патишта), пресметани беа годишните патнички-км за возила, патници и тони на стока за двете сценарија за 2014 година.

Табела 3 Патнички-км н.г.н. (2014)

ПАТИШТА		Возила-км D0 (r)	Возила-км D1 (r)	Патници-км D0 (r)	Патници-км D1 (r)	Тон-км D0 (r)	Тон-км D1 (r)
1	Кичево (A2) – Мотел Крушино	230,933	300,213	352,865	458,725	48,874	58,648
2	Мотел Крушино – с. Кнежино	157,231	204,400	240,249	312,323	33,276	39,931
3	За Другово (A2 – Амбуланта)	18,250	23,725	27,886	36,252	3,933	4,719
4	P-1305 – с. Брждани (A2 - Амбуланта)	6,317	8,213	9,653	12,549	2,629	3,155
5	P-1305 – с. Кочишта	14,038	18,250	21,451	27,886	35,241	42,289
6	P-1305 - с. Зашле	7,019	9,125	10,725	13,943	12,104	14,525
7	Тетово – Требош	407,115	529,250	622,072	808,694	13,286	15,943
8	P-1302 Гердови Воденици- с.Русиново	400,096	520,125	611,347	794,751	38,665	46,398
9	с. Русиново - с. Владимирово	243,216	316,181	371,635	483,125	23,742	28,490
10	Св. Спас - с. Пекљани	78,615	102,200	120,124	156,162	22,258	26,709
11	с. Драгобраште – маала Мирмарци	6,458	8,395	9,867	12,828	1,714	2,057
12	Ресен - с. Долна Бела Црква	21,058	27,375	32,176	41,829	2,793	3,351
13	Ресен - с. Стење	197,100	256,230	301,169	391,519	2,243	2,691
14	Битола - с. Поешево	324,288	421,575	495,513	644,167	36,273	43,528
15	P-1311 с.Долно Оризари - с.Карамани - с.Трн	3,650,000	4,745,000	5,577,200	7,250,360	565,067	678,080
16	A2 – с. Мислешево	393,077	511,000	600,622	780,808	67,346	80,815
17	с. Долна Белица - с. Велешта	214,438	278,769	327,661	425,959	65,134	78,161
18	с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	210,577	273,750	321,762	418,290	36,078	43,294
19	A3 - с. Тркање	113,010	146,913	172,679	224,482	5,079	6,095
20	Кочани – брана Градче	202,154	262,800	308,891	401,558	4,380	5,256
21	Бутел – Раштак	63,173	82,125	96,528	125,487	10,571	12,686

(Извор: Лична креација и пресметка на авторите)

Табела 4 Заштеди од Време при Патување

ПАТИШТА		ЗВП од патнички сообраќај	ЗВП од товарен сообраќај	ВКУПНО ЗВП
1	Кичево (A2) – Мотел Крушино	1,726,362	79,268	1,805,629
2	Мотел Крушино – с. Кнежино	1,175,395	53,970	1,229,365
3	За Другово (A2 – Амбуланта)	136,430	6,378	142,808
4	P-1305 – с. Брждани (A2 - Амбуланта)	47,226	4,264	51,489
5	P-1305 – с. Кочишта	104,946	57,157	162,103
6	P-1305 - с. Зашле	52,473	19,632	72,105
7	Тетово – Требош	3,043,434	21,548	3,064,982
8	P-1302 Гердови Воденици- с.Русиново	2,990,961	62,710	3,053,671
9	с. Русиново - с. Владимирово	1,818,189	38,506	1,856,696
10	Св. Спас - с. Пекљани	587,698	36,100	623,797
11	с. Драгобраште – маала Мирмарци	48,275	2,780	51,055
12	Ресен - с. Долна Бела Црква	157,419	4,529	161,948
13	Ресен - с. Стење	1,473,442	3,637	1,477,079
14	Битола - с. Поешево	2,424,252	58,832	2,483,084
15	P-1311 с.Долно Оризари - с.Карамани - с.Трн	27,285,958	916,477	28,202,434
16	A2 – с. Мислешево	2,938,488	109,228	3,047,715
17	с. Долна Белица - с. Велешта	1,603,050	105,641	1,708,691
18	с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	1,574,190	58,515	1,632,705
19	A3 - с. Тркање	844,815	8,238	853,053
20	Кочани – брана Градче	1,511,222	7,104	1,518,326
21	Бутел – Раштак	472,257	17,145	489,402
ВКУПНИ Заштеди од Време при Патување		52,016,480	1,671,656	53,688,137

(Извор: Лична креација и пресметка на авторите)

Во Табелата 4, прикажани е економскиот бенефит поврзан со ЗВП (во евра) за сите локални патишта кои се предмет на анализа во оваа СТУДИЈА. Вкупната корист од ЗВП е сума од сите заштеди на време за сите целни патувања и тип на сообраќај (патнички и товарен). Вкупните ЗВП за патничкиот сообраќај изнесуваат 52 милиони евра, додека вкупните ЗВП за товарен сообраќај околу 1.7 милиони евра, или севкупно ЗВП од 53.7 милиони евра за сите локални патишта предмет на анализа во оваа СТУДИЈА.

8.8. ПРИЛОГ 8 Прашалници за предвидување на сообраќајот

8.8.1. Фокус групи

1. Колкав е бројот на патувања кои членовите на вашето семејство ги прават во текот на работните денови (Понеделник – Петок) (во работна сезона/во не-работна сезона)? (Пред и по рехабилитацијата на патот)?
2. Каква е целта на тие патувања (работни/во-работни активности)?
3. Каков вид на транспортни сретства користите на тие патувања за да стигнете до саканата дестинација?
4. Колкав е бројот на вработени членови од вашето семејство?
5. Дали користите јавен транспорт? Ако да, колку често го користите?
6. Дали поседувате теретно возило? Ако да, колку често го користите (во работна сезона/во не-работна сезона)?
7. Дали произведувате земјоделски или други производи? Ако да, на годишно ниво, колкаво е нивното количество? Колкаво количество од тие производи ги продавате на пазарот, а колку од нив се за лична употреба?

8.8.2. Општински власти / ЛЕР

1. Дали поседувате некои статистички мерки за фреквенцијата на патувања на рехабилитираниот пат? (Пред и по рехабилитацијата на патот). Ако да, дајте ни податоци за работните денови (понеделник-петок), ако не, можете ли да ја процените дневната фреквенција на патувања (во работна сезона/во не-работна сезона)?
2. Каква е целта на овие патувања (процент на работни и во-работни активности)?
3. Колкав е бројот на вработени лица/стапка во рамки на населените места поврзани со рехабилитираниот пат?
4. Дали вие или некој друг приватен претприемач обезбедува јавен транспорт за лицата од населените места кои се поврзани со рехабилитираниот пат? Колкав е бројот на лица кои користат јавен транспорт?
5. Дали имате некои статистички мерки за тоните на производи кои се извезуваат/увезуваат преку рехабилитираниот пат?

8.9. ПРИЛОГ 9 Заштеди од Возни Оперативни Трошоци

Разликите (Заштедите) во Возните Оперативни Трошоци (ВОТ) кои произлегуваат од употребата на рехабилитирана патна мрежа во споредба со ВОТ кои произлегуваат од употреба на нерехабилитирана патна мрежа претставуваат едни од користите кои произлегуваат од подобрување на патиштата (НЕСА Прирачник, 2013, с. 6-3-1).

Промената во вкупните ВОТ за сите делници зависи од промената на должината на делницата и просечната брзина на патување. ВОТ во НЕСА Прирачникот се состои од 6 дела: гориво, уље, гуми, одржување, амортизација и големината на возилото. Само оние делови кои варираат со употребата на возилото се мерат, така што акцизата на возилата, осигурувањето и гаражирањето не се вклучени во ВОТ.

Потрошувачката на гориво по категорија на возило и вид на гориво е проценета со помош на следната формула (формула 6/3/1 од НЕСА Прирачникот):

$$L = \frac{a + bV + cV^2 + dV^3}{V}$$

Формула 3 Потрошувачка на гориво по категорија на возило и вид на гориво

Каде, L е потрошувачка во литри по километар по возило, V е просечната брзина во километри на час, а a , b , c , d , се параметри дефинирани за секоја категорија на возила во Табелата 6/3/1 во НЕСА Прирачникот.

Табела 5 Вредност на параметри од ВОТ формулата

Категорија на возило	Гориво (литри/км)			
	a	b	c	d
Автомобил на бензин	1.042850982	0.044837250	-0.00004913	0.00000217810
Автомобил на дизел	0.408988603	0.064502969	-0.00057759	0.00000454155
Лесно товарно возило на бензин	1.628610340	0.067231691	-0.00077899	0.00001052130
Лесно товарно возило на дизел	1.082489985	0.059963265	-0.00044831	0.00000831097
Тешко товарно возило 1	1.564481329	0.260097879	-0.00378306	0.00003244460
Тешко товарно возило 2	3.613294863	0.420269140	-0.00494704	0.00003828060
Автобус	4.115603124	0.306464813	-0.00420643	0.00003652630

(Извор: НЕСА Прирачник, 2013)

Оваа функција подразбира повисока потрошувачка при помала брзина, рефлектирајќи го ефектот на тргнување-запирање на моторот. Во Табелата 6, презентирани е потрошувачката на гориво по категорија на возила и вид на гориво:

Табела 6 Потрошувачка на гориво по категорија на возило и вид на гориво

Категорија на возило	L (литри/км)	
	D0	D1
Автомобил на бензин	0.114114	0.075582
Автомобил на дизел	0.084127	0.061536
Лесно товарно возило на бензин	0.223355	0.119477
Лесно товарно возило на дизел	0.164560	0.097249
Тешко товарно возило 1	0.381960	0.248379
Тешко товарно возило 2	0.735956	0.465050
Автобус	0.679613	0.388757

(Извор: Лична креација и пресметка на авторите)

Во Табелата 6/3/3 од НЕСА Прирачникот е дадена пропорцијата на автомобили и лесни товарни возила кои користат бензин или дизел (по возни-км) во проценти за периодот од 2014 – 2038 година.

Табела 7 Пропорција на автомобили и лесни товарни возила по вид на гориво

Година	Автомобили		Лесни Товарни Возила	
	Бензин	Дизел	Бензин	Дизел
2014	52.8%	47.2%	4.1%	95.9%
2015	51.0%	49.0%	3.8%	96.2%
2016	50.3%	49.7%	3.5%	96.5%
2017	49.6%	50.4%	3.2%	96.8%
2018	49.0%	51.0%	2.9%	97.1%
2019	48.3%	51.7%	2.6%	97.4%
2020	47.6%	52.4%	2.3%	97.7%
2021	47.6%	52.4%	2.1%	97.9%
2022	47.5%	52.5%	2.0%	98.0%
2023	47.5%	52.5%	1.8%	98.2%
2024	47.4%	52.6%	1.8%	98.2%
2025	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2026	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2027	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2028	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2029	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2030	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2031	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2032	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2033	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2034	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2035	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2036	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2037	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%
2038	47.4%	52.6%	1.5%	98.5%

(Извор: НЕСА Прирачник, 2013)

Трошоците за гориво се последователно изведени со употреба на моменталните просечни цени по литар гориво во Македонија. Цената на литар бензин изнесува 1.271 евра а цената на литар дизел 1.076 евра на 14 април 2014 година (<http://www.fuel-prices-europe.info/>).

Останатите елементи од Возните Оперативни Трошоци (освен горивото) се комбинирани во формула со следната форма:

$$C = a^1 + \frac{b^1}{V}$$

Формула 4 Останати елементи од Возните Оперативни Трошоци (кои не се гориво)

Каде, C е трошокот во евра по километар по возило, V е просечната брзина во километри на час, a^1 и b^1 се параметри дефинирани за секоја категорија на возило во Табелата 6/3/1 во НЕСА Прирачникот. Откако пресметките беа направени во евра, конверзијата во не-гориво цени по км и по час дадени во НЕСА Прирачникот беше направена со употреба на конверзионен фактор 1.20613 евра за 1 британска фунта согласно девизните курсеви од 14 април 2014 година (<http://www.nbrm.mk/>). Цените од 2002 година исто така беа прилагодени на ниво на цени од 2014 година (вклатени со прилагодената стапка на БДП за период од 12 години).

Табела 8 Прилагодени вредности на параметрите од ВОТ формулата за елементите кои не се гориво (цени и вредности прилагодени за 2014 година)

Категорија на возило	ВОТ елементи кои не се гориво	
	a' (центи/км)	b' (центи/час)
Автомобил кој се користи за работа	6.486909068	18.15983809
Автомобил кој не се користи за работа	5.023408816	0
Лесно товарно возило кое се користи за работа	9.421880705	61.54193923
Лесно товарно возило кое не се користи за работа	9.421880705	0
Тешко товарно возило (до 3 осовини)	8.769841922	344.6160478
Тешко товарно возило (над 3 осовини)	17.06141579	664.2696916
Автобус	39.79030804	907.2649371

(Извор: НЕСА Прирачник, 2013, Лична пресметка на авторите)

Во Табелата 9 е презентирани економскиот бенефит поврзан со Заштедите од Возни Оперативни Трошоци (ЗВОТ) за сите локални патишта кои се предмет на анализа во оваа СТУДИЈА (во евра). Вкупниот кориснички бенефит од ЗВОТ е сума на сите Возни Оперативни Заштеди (потрошувачка на гориво и останати елементи кои не се гориво) за сите целни движења и видови на сообраќај (патнички и товарен). Вкупните ЗВОТ од потрошувачка на гориво изнесуваат 14.3 милиони евра, додека ЗВОТ од останатите елементи на ВОТ (освен горивото) изнесуваат 7.7 милиони евра, или вкупно ЗВОТ од 22 милиони евра.

Табела 9 Заштеди од Возни Оперативни Трошоци

ПАТИШТА		ЗВОТ од потрошувачка на гориво	ЗВОТ од не-гориво елементи	ВКУПНО ЗВОТ
1	Кичево (А2) – Мотел Крушино	475,809	254,500	730,309
2	Мотел Крушино – с. Кнежино	323,955	173,277	497,232
3	За Другово (А2 – Амбуланта)	37,602	20,112	57,714
4	Р-1305 – с. Брждани (А2 - Амбуланта)	13,016	6,962	19,978
5	Р-1305 – с. Кочишта	28,925	15,471	44,396
6	Р-1305 - с. Зашле	14,462	7,736	22,198
7	Тетово – Требош	838,813	448,663	1,287,475
8	Р-1302 Гердови Воденици- с.Русиново	824,350	440,927	1,265,277
9	с. Русиново - с. Владимирово	501,118	268,037	769,156
10	Св. Спас - с. Пекљани	161,978	86,638	248,616
11	с. Драгобраште – маала Мирмарци	13,305	7,117	20,422
12	Ресен - с. Долна Бела Црква	43,387	23,207	66,594
13	Ресен - с. Стење	406,101	217,215	623,316
14	Битола - с. Поешево	668,158	357,383	1,025,541
15	Р-1311 с.Долно Оризари - с.Карамани - с.Трн	7,520,390	4,022,492	11,542,882
16	А2 – с. Мислешево	809,888	433,191	1,243,080
17	с. Долна Белица - с. Велешта	441,823	236,321	678,144
18	с. Мислешево – А2 (“Еуротел”)	433,869	232,067	665,936
19	А3 - с. Тркање	232,843	124,543	357,385
20	Кочани – брана Градче	416,514	222,784	639,298
21	Бутел – Раштак	130,161	69,620	199,781
ВКУПНО Заштеди од Возни Оперативни Трошоци		14,336,466	7,668,263	22,004,729

(Извор: Лична креација и пресметка на авторите)

8.10. ПРИЛОГ 10

За овој дел, прво, беа користени официјални податоци од Министерството за внатрешни работи за бројот и структурата на сообраќајните несреќи (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само штети) за периодот 2005-2013 година.

Табела 15 Број и структура на сообраќајни незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само штети) 2005-2013 година

Локални патишта	2005			2006			2007			2008				
	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно		
A2 – с. Мислешево	1	8	7	2	3	17		3	15		4	23		
A3 – с. Тркање	1	1	4			4			1			7		
Битола – с. Поешево			5		2	7		1	7	1	8	9		
Бутел – Раштак				1		1								
Другово (A2-Амбуланта)		5	18			4		2	4		4	6		
Кичево – с. Кнежино		6	16		13	30	1	10	52		10	32		
Кочани – Брана Градче		3	8		1	9			5		2	6		
P-1302 Гердови Воденици – с. Русиново		4	26		11	23	1	11	32	2	19	52		
P-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани - с. Трн		3	8		6	19	1	1	21		2	3		
Ресен - с. Долна Бела Црква	1	2	10		1	11		5	10		5	22		
Ресен – с. Стење	1	1	3	1	1	7		3	10			7		
с. Долна Белица – с. Велешта		3	5	1	3	6	3	3	16		1	10		
с. Мислешево – A2 “Еуротел”	1	2	1		1				1		1	8		
с. Русиново – с. Владимирово		2	6	1	2	5			3		5	7		
Св. Спас – с. Пекљани	1	2	2	1	1	9	1	6	7	1	7	7		
Тетово – Требош		3	13		2	14	3	4	32		1	25		
Поврзување со патот с. Пекљани – с. Лаки														
ВКУПНО:	6	43	132	7	47	166	10	49	216	4	69	224		
2009														
смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно	смртни	тешко	лесно
	7	20	1	4	19	2	3	13		2	27	2	5	12
		1			6	1	6	13		1	3			6
1	3	5			3			2					2	5
											1			
1	4	15		1	8	1		10		3	12			3
1	6	36	5	7	9	1	4	20	1	4	21		5	5
	1	9	2	4	6		2	7			9			4
1	17	40	1	3	41		7	28	1	6	30	1		36
	3	12			2		1	5	1		8		1	10
	3	17		4	18		1	10	1	3	12		1	16
		13		2	6		1	3	1		9		1	1
	2	8	2		20	2	4	13	1	2	13	1	5	17
	1	3						3			5	1		
1	2	5			2		2	6			6		2	
	4	12		3	10		1	8		2	5		1	5
1	5	12		4	14	1	2	14		2	7		4	9
											2			
6	58	208	11	32	164	8	34	155	6	25	170	5	27	129

(Извор: Министерство за внатрешни работи)

Потоа беше пресметана апсолутната разлика за периодот пред (2005-2008), и по рехабилитација на патиштата (2010-2013). Проценетите вредности за избегнати незгоди дадени се во Табела 0.10 во HEATCO Deliverable 5. Овие фактор цени за 2002 година (за Австрија) се прилагодени на национално ниво на платите во Македонија, а потоа користејќи ја прилагодената стапка на БДП од 2.352% (објаснето претходно) проценетите вредности за избегнати незгоди за 2014 се пресметани, а потоа и за целиот временски период (2014-2038). На крај, врз основа на пресметаните апсолутни разлики во бројот и структурата на сообраќајните незгоди (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само оштетувања), беа пресметани вкупните заштеди од сообраќајни незгоди.

Табела 16 Трошоци од сообраќајни незгоди (штети само на возило) 2005-2013 (во евра)

Локални патишта	Година								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
A2 – с. Мислешево	5,186	5,786	4,522	9,173	6,110	9,676	12,771	8,525	7,261
A3 – с. Тркање	1,459	6,532	0	2,091	0	2,917	6,564	4,084	2,593
Битола – с. Поешево	600	1,702	3,647	3,079	1,848	1,637	0	0	3,890
Бутел – Раштак	0	2,593	0	0	0	0	0	810	0
Другово (A2 - Амбуланта)	4,311	308	729	3,079	3,306	1,945	1,896	5,186	2,107
Кичево – Кнежино	6,370	7,780	18,606	7,982	11,961	12,318	9,254	8,355	1,232
Кочани – брана Градче	7,131	3,404	1,864	3,485	6,969	6,596	3,614	5,835	1,637
Поврзување со патот с. Пекљани-поврзување со с. Лаки	0	0	0	0	0	0	0	194	0
P-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	10,105	7,374	19,400	24,271	16,564	12,836	11,961	13,955	14,425
P-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани - с. Трн	2,431	5,365	4,976	97	9,708	972	3,079	3,274	5,608
Ресен - с. Долна Бела Црква	2,188	5,154	2,723	12,115	6,094	8,768	7,780	3,890	4,627
Ресен – с. Стење	4,433	2,512	6,143	1,037	3,760	972	421	2,626	827
с. Долна Белица – с. Велешта	2,998	4,733	12,642	4,781	4,319	8,501	10,373	6,969	10,535
с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	1,313	324	648	2,885	2,593	0	2,431	2,431	810
с. Русиново – с. Владимирово	2,593	3,776	1,702	3,793	6,037	0	3,079	1,621	908
Св. Спас – с. Пекљани	211	2,010	2,188	3,047	3,809	4,862	1,904	5,429	1,426
Тетово – Требош	5,429	6,580	27,958	6,175	9,319	7,715	4,781	3,574	2,139
ВКУПНО	56,758	65,932	107,747	87,090	92,398	79,716	79,911	76,758	60,024

(Извор: Министерство за внатрешни работи)

Врз основа на податоците дадени во Табела 15, пресметана е апсолутната разлика помеѓу просечниот број на несреќи по делница и по вид за периодот (2005-2009) - пред рехабилитацијата на патишта и за периодот (2010-2013) - по рехабилитација на патиштата (Табела 17).

Табела 17 Апсолутна разлика во бројот на сообраќајни незгоди по делница и по тип (смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди) пред (2005-2008) и после рехабилитацијата на патиштата (2010-2013)

Локални патишта	2005-2008 (D0)			2010-2013 (D1)			Апсолутна промена (D0) - (D1)		
	Смртни	Тешко	Лесно	Смртни	Тешко	Лесно	Смртни	Тешко	Лесно
A2 – с. Мислешево	0.75	4.50	15.50	1.25	3.50	17.75	-0.50	1.00	-2.25
A3 – с. Тркање	0.25	0.25	4.00	0.25	1.75	7.00	0.00	-1.50	-3.00
Битола – с. Поешево	0.25	2.75	7.00	0.00	0.50	2.50	0.25	2.25	4.50
Бутел – Раштак	0.25	0.00	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	0.00
Другово (A2 – Амбуланта)	0.00	2.75	8.00	0.25	1.00	8.25	-0.25	1.75	-0.25
Кичево – с. Кнежино	0.25	9.75	32.50	1.75	5.00	13.75	-1.50	4.75	18.75
Кочани – брана Градче	0.00	1.50	7.00	0.50	1.50	6.50	-0.50	0.00	0.50
P-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	0.75	11.25	33.25	0.75	4.00	33.75	0.00	7.25	-0.50
P-1311 с. Долно Оризари - с. Карамани – с. Трн	0.25	3.00	12.75	0.25	0.50	6.25	0.00	2.50	6.50
Ресен – с. Долна Бела Црква	0.25	3.25	13.25	0.25	2.25	14.00	0.00	1.00	-0.75
Ресен – с. Стење	0.50	1.25	6.75	0.25	1.00	4.75	0.25	0.25	2.00
с. Долна Белица – с. Велешта	1.00	2.50	9.25	1.50	2.75	15.75	-0.50	-0.25	-6.50
с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	0.25	1.00	2.50	0.25	0.00	2.00	0.00	1.00	0.50
с. Русиново – с. Владимирово	0.25	2.25	5.25	0.00	1.00	3.50	0.25	1.25	1.75
Св. Спас – Пекљани	1.00	3.50	6.25	0.00	1.75	7.00	1.00	1.75	-0.75
Тетово – с. Требош	0.75	2.50	21.00	0.25	3.00	11.00	0.50	-0.50	10.00
Поврзување со патот с. Пекљани – с. Лаки	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	0.00	0.00	-0.50
ВКУПНО:	6.75	52.00	184.50	7.50	29.50	154.50	-0.75	22.50	30.00

(Извор: Министерство за внатрешни работи, лична креација и пресметка на авторите)

Врз основа на податоците дадени во Табела 16, пресметана е апсолутната разлика помеѓу трошоците од сообраќајните несреќи (само оштетувања на возила), за период (2005-2009) - пред рехабилитација на патишта и за периодот (2010-2013) - по рехабилитација на патишта (Табела 18).

Табела 18 Апсолутна разлика во трошоците од сообраќајни незгоди (само оштетувања на возилата) пред (2005-2008) и после рехабилитацијата на патиштата (2010-2013) (во евра по година)

Локални патишта	2005-2008 (D0)	2010-2013 (D1)	Апсолутна промена (D0) - (D1)
A2 – с. Мислешево	6,167	9,558	-3,391
A3 – с. Тркање	2,520	4,040	-1,519
Битола – с. Поешево	2,257	1,382	875
Бугел – Раштак	648	203	446
Другово (A2 – Амбуланта)	2,107	2,784	-677
Кичево – с. Кнежино	10,184	7,790	2,395
Кочани – брана Градче	3,971	4,421	-450
Поврзување со патот с. Пекљани – поврзување со патот за с. Лаки	0	49	-49
P-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	15,288	13,294	1,993
P-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн	3,217	3,233	-16
Ресен – с. Долна Бела Црква	5,545	6,266	-721
Ресен – с. Стење	3,531	1,212	2,320
с. Долна Белица – с. Велешта	6,288	9,094	-2,806
с. Мислешево – A2 (“Еуротел”)	1,293	1,418	-126
с. Русиново – с. Владимирово	2,966	1,402	1,564
Св. Спас – с. Пекљани	1,864	3,406	-1,542
Тетово – с. Требош	11,536	4,552	6,983
ВКУПНО	79,382	74,102	5,280

(Извор: Министерство за внатрешни работи, лична креација и пресметка на авторите)

Процентите вредности за избегнати сообраќајни незгоди дадени се во Табела 0.10 во HEATCO Deliverable 5. Овие фактор цени за 2002 година (за Австрија) се прилагодени на нивото на плати во Македонија со фактор од 6.075. Потоа, користејќи ја приспособената стапка на БДП од 2.352% (објаснето претходно) процентите вредности за избегнати несреќи за 2014 година се пресметани (Табела 19), а потоа и за целиот временски период (2014-2038).

Табела 19 Процентни вредности за избегнати сообраќајни незгоди (цени 2014 година)

Смртен случај	Тешко повреден	Лесно повреден
382,951	52,286	4,134

(Извор: HEATCO Deliverable 5, Табела 0.10, лична креација и пресметка на авторите)

Во Табела 20, претставена е економската корист поврзана со Заштедите од Сообраќајни Незгоди (ЗСН) за сите видови на сообраќајни незгоди по делници (во евра). Вкупната корист од ЗСН е збир на сите заштеди од избегнати сообраќајни незгоди од сите видови на незгоди

(смртни случаи, со тешки повреди, лесни повреди, само оштетување на возило). Вкупно ЗСН од смртните случаи изнесува (- 9.6 милиони евра), што значи дека бројот на смртни случаи на сите анализирани патишта заедно по рехабилитацијата на патиштата е зголемен. Ова може да се објасни со отсуството на било каква сообраќајна сигнализација (хоризонтална и вертикална) и други елементи за безбедност на патиштата (во детали опишано во следниот дел од овој Извештај), и истовремено зголемениот просек на брзината на возилата поради подобрувањето на патиштата од рехабилитацијата. Вкупно ЗСН од тешки повреди се околу 39.4 милиони евра, ЗСН од лесни повреди 21.8 милиони евра, а ЗСН само од оштетувања околу 0.2 милиони евра, или се вкупно ЗСН од 51.8 милиони евра за сите локални патишта кои се предмет на оваа СТУДИЈА.

Табела 20 Заштеди од сообраќајни незгоди

ПАТИШТА		ЗСН од смртни случаи	ЗСН од тешки повреди	ЗСН од лесни повреди	ЗСН од оштетувања на возила	ВКУПНО ЗСН
1	Кичево (А2) – Мотел Крушино	-9,625,470	4,161,648	2,733,829	40,127	-2,689,865
2	Мотел Крушино – с. Кнежино	-9,625,470	4,161,648	2,733,829	40,127	-2,689,865
3	За Другово (А2 – Амбуланта)	-3,208,490	3,066,478	1,519,776	-22,677	1,355,087
4	Р-1305 – с. Брждани (А2 – Амбуланта)	0	0	0	0	0
5	Р-1305 – с. Кочишта	0	0	0	0	0
6	Р-1305 – с. Зашле	0	0	0	0	0
7	Тетово – Требош	6,416,980	-876,136	251,862	234,035	6,026,740
8	Р-1302 Гердови Воденици – с. Русиново	0	12,703,979	6,333,232	66,809	19,104,020
9	с. Русиново – с. Владимирово	3,208,490	2,190,341	1,218,822	52,415	6,670,068
10	Св. Спас – с. Пекљани	12,833,960	3,066,478	1,485,225	-51,669	17,333,993
11	с. Драгобраште - маала Мирмарци	0	0	-34,551	-1,629	-36,180
12	Ресен – с. Долна Бела Црква	0	1,752,273	826,488	-24,170	2,554,591
13	Ресен – с. Стење	3,208,490	438,068	357,783	77,740	4,082,081
14	Битола – с. Поешево	3,208,490	3,942,614	2,287,167	29,331	9,467,603
15	Р-1311 с. Долно Оризари – с. Карамани – с. Трн	0	4,380,682	2,644,950	-543	7,025,089
16	А2 – с. Мислешево	-6,416,980	1,752,273	722,835	-113,656	-4,055,528
17	с. Долна Белица – с. Велешта	-6,416,980	-438,068	-668,742	-94,036	-7,617,825
18	с. Мислешево - А2 (“Еуротел”)	0	1,752,273	912,866	-4,210	2,660,929
19	А3 – с. Тркање	0	-2,628,409	-1,524,778	-50,922	-4,204,110
20	Кочани – брана Градче	-6,416,980	0	34,551	-15,072	-6,397,501
21	Бутел – Раштак	3,208,490	0	0	14,937	3,223,427
ВКУПНО Заштеди од Сообраќајни Незгоди		-9,625,470	39,426,142	21,835,145	176,936	51,812,754

(Извор: Министерство за внатрешни работи, лична креација и калкулација на авторите)

8.11. ПРИЛОГ 11 Заштеди од Зголемување на Вредност на Земјиштето

За оваа задача, беше пресметана просечната разлика во цените во "После" и "Пред" сценариото. Потоа разликата беше монетизирана со користење на податоците од македонската Агенција за катастар на недвижности за големината на земјиштето (квадратни метри) за сите локални места кои имаат влијание од рехабилитацијата на патиштата кои се предмет на оваа СТУДИЈА. Разлика е направена помеѓу урбаното и неурбаното (земјоделско) земјиште при оценување на влијанието кое рехабилитацијата на патиштата го има врз вредноста на земјиштето.

Во Табела 23 претставени се големините на локалните места (во метри квадратни) добиени од страна на македонската Агенција за катастар на недвижности.

Табела 23 Големина на локалните места (во метри квадратни)

Регион	Општина	Локално место	Урбано земјиште (m ²)	Земјоделско земјиште (m ²)
Планински регион	Кичево	Брждани	131,787	3,266,320
		Другово	607,756	5,448,210
		Кнежино	135,617	1,190,972
		Крушино	57,574	1,056,902
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	130,163	10,531,613
		Прибилци (Кочишта)	122,348	3,643,812
	Тетово	Требош	260,069	3,669,389
	Берово	Владимирово	291,484	53,521,180
		Русиново	1,622,791	60,264,529
	Виница	Драгобрате	144,909	13,549,040
	Пекљани	213,184	27,932,498	
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква	118,657	4,549,824
		Стење	316,370	16,101,367
	Битола	Пошево	234,336	6,768,198
		Долно Оризари	497,938	5,727,460
		Карамани	73,082	6,960,404
		Трн	388,973	11,204,968
	Струга	Велешта	1,461,390	7,712,781
		Долна Белица	279,211	5,845,147
		Мислешево	1,622,115	11,276,878
	Кочани	Јастребник	551,203	4,105,212
		Лешки	55,741	3,419,628
		Тркање	602,111	10,205,747
	Гази Баба	Раштак	316,140	7,539,975

(Извор: Агенција за катастар на недвижности на Македонија)

Во Табела 24, претставени се цените за урбаното и земјоделското земјиште во 2007 и 2013 година (во цени од 2013 година) добиени од страна на општинските власти и реализирани интервјуа со фокус групите.

Со множење на разликата во цена со големината на земјиштето (зголемување на вредноста на земјиштето за 10% во просек како за урбано така и за земјоделско земјиште) пресметани се Заштедите од Зголемување на Вредноста на Земјиштето (ЗЗВЗ) за сите локални места предмет на оваа СТУДИЈА (Табела 25). Вкупните ЗЗВЗ се збир на сите ЗЗВЗ (од урбаното и земјоделско земјиште). Вкупните ЗЗВЗ од урбано земјиште изнесуваат 51.7 милиони евра, додека вкупните ЗЗВЗ од земјоделското земјиште 61.8 милиони евра, или севкупно ЗЗВЗ од околу 120 милиони евра за сите локални места предмет на оваа СТУДИЈА.

Табела 24 Цена на урбано и земјоделско земјиште во 2007 и 2013 година (во евра)

Регион	Општина	Локација на местото	Урбано (евра по m ²)		Земјоделско (евра по m ²)	
			2007	2013	2007	2013
Планински регион	Кичево	Брждани	4.89	5.71	0.52	0.57
		Другово	7.34	9.79	0.73	0.90
		Кнежино	1.96	5.22	0.57	1.06
		Крушино	1.96	5.22	0.57	1.06
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	0.73	0.82	0.52	0.57
		Прибилци (Кочишта)	0.90	0.98	0.52	0.57
	Тетово	Требош	10.31	31.50	1.00	3.02
	Берово	Владимирово	6.36	7.01	0.42	0.46
		Русиново	6.36	7.01	0.42	0.46
	Виница	Драгобраште	2.94	3.26	0.74	0.82
Пекљани		2.94	3.26	0.74	0.82	
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква	8.36	10.03	0.90	1.08
		Стење	12.64	15.17	0.71	0.85
	Битола	Поешево	7.50	9.79	1.00	1.31
		Долно Оризари	12.56	16.31	0.94	1.22
		Карамани	7.50	9.79	0.75	0.98
		Трн	5.02	6.53	0.75	0.98
	Струга	Велешта	6.85	13.70	0.60	1.19
		Долна Белица	6.53	13.05	0.49	0.98
		Мислешево	6.46	19.58	0.44	1.32
	Кочани	Јастребник	0.73	0.82	0.52	0.57
		Лешки	0.73	0.82	0.52	0.57
		Тркање	4.89	9.79	0.51	1.00
	Гази Баба	Раштак	7.55	15.10	1.51	3.52

(Извор: Општински власти и фокус групи, лична креација и пресметка на авторите)

Табела 25 Заштеди од зголемување на вредноста на земјиштето

Регион	Општина	Локално место	ЗЗВЗ од урбано земјиште	ЗЗВЗ од земјоделско земјиште	ВКУПНО ЗЗВЗ
Планински регион	Кичево	Брждани	107,493	159,853	267,346
		Другово	1,487,168	888,778	2,375,946
		Кнежино	442,470	582,857	1,025,327
		Крушино	187,843	517,244	705,087
	Демир Хисар	Доленци (Зашле)	10,617	515,413	526,030
		Прибилци (Кочишта)	9,979	178,327	188,306
	Тетово	Требош	5,511,290	7,422,581	12,933,871
	Берово	Владимирово	190,202	2,619,307	2,809,509
		Русиново	1,058,917	2,949,324	4,008,242
	Виница	Драгобраште	47,279	994,628	1,041,906
Пекљани		69,554	2,050,510	2,120,064	
Низински регион	Ресен	Долна Бела Црква	198,407	816,445	1,014,852
		Стење	799,957	2,276,430	3,076,387
	Битола	Поешево	535,188	2,042,605	2,577,793
		Долно Оризари	1,868,283	1,635,082	3,503,365
		Карамани	166,908	1,589,652	1,756,560
		Трн	583,777	2,559,047	3,142,823
	Струга	Велешта	10,012,754	4,592,798	14,605,551
		Долна Белица	1,821,931	2,860,594	4,682,525
		Мислешево	21,275,375	9,993,042	31,268,416
	Кочани	Јастребник	44,959	200,908	245,867
		Лешки	4,547	167,355	171,902
		Тркање	2,946,710	4,994,656	7,941,366
	Гази Баба	Раштак	2,385,232	15,184,501	17,569,734
	ВКУПНА Заштеда од Зголемување на			51,766,840	67,791,937


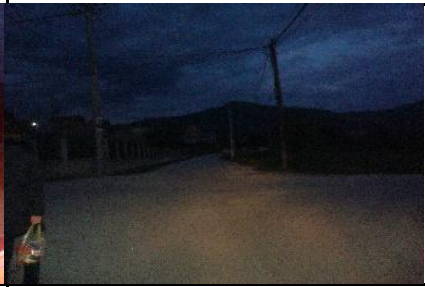






вредноста на земјиштето			
--------------------------------	--	--	--

(Извор: Општински власти и фокус групи, лична креација и пресметка на авторите)

8.12. ПРИЛОГ 12 Сообраќајна Сигнализација

8.12.1. Општина Кичево







Општина	Патишта	Слики	
		А	В
Кичево	1 Кичево (А2) – Мотел Крушино		
	2 Мотел Крушино – с. Кнежино		

Кичево	3	За Другово (А2 – Амбуланта)	А	В
				
	4	Р-1305 – с. Брждани (А2 - Амбуланта)	А	В
				
			С	D
				
Е	F			
				

8.12.2. Општина Демир Хисар

Демир Хисар	5	P-1305 – с. Кочишта	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F
	6	P-1305 - с. Зашле	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F






8.12.3. Општина Тетово

Тетово	7	Тетово – Требош	А	В
				
			С	D
				
			Е	F
				

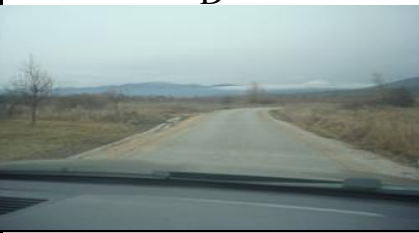

8.12.4. Општина Берово

Берово	8	Р-1302 Гердови Воденици- с.Русиново	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F
	9	с. Русиново - с. Владимирово	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F


8.12.5. Општина Веница

Веница	10	Св. Спас - с. Пекљани	А	В
				
			А	В
				
	11	с. Драгобраште – маала Мирмарци	С	D
				

8.12.6. Општина Ресен






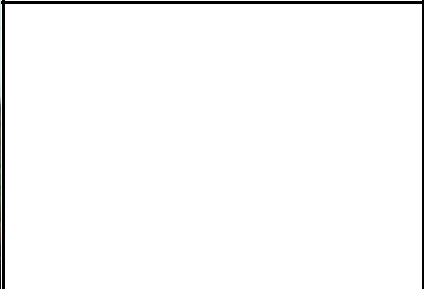
	<p>12 Ресен - с. Долна Бела Црква</p>	<p>A</p>  <p>C</p>  <p>E</p> 	<p>B</p>  <p>D</p>  <p>F</p> 
<p>Ресен</p>	<p>13 Ресен - с. Стење</p>	<p>A</p>  <p>C</p>  <p>E</p>  <p>G</p> 	<p>B</p>  <p>D</p>  <p>F</p>  <p>H</p> 

8.12.7. Општина Битола

	14	Битола - с. Поешево	<p style="text-align: center;">A</p> 	<p style="text-align: center;">B</p> 
			<p style="text-align: center;">C</p> 	<p style="text-align: center;">D</p> 
			<p style="text-align: center;">E</p> 	<p style="text-align: center;">F</p> 
Битола	15	Р-1311 с. Долно Оризари - с. Карамани - с. Трн	<p style="text-align: center;">A</p> 	<p style="text-align: center;">B</p> 
			<p style="text-align: center;">C</p> 	<p style="text-align: center;">D</p> 
			<p style="text-align: center;">E</p> 	<p style="text-align: center;">F</p> 
			<p style="text-align: center;">G</p> 	<p style="text-align: center;">H</p> 

8.12.8. Општина Струга





Струга	16	A2 – с. Мислешево	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			17	с. Долна Белица - с. Велешта
	C	D		

Струга	18	с. Мислешево – А2 (“Еуротел”)	А	В
				
			С	D
				
			Е	F
				

8.12.9. Општина Кочани

Кочани	19	A3 - с. Тркање	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F
	20	Кочани – брана Градче	A	B
			C	D
			E	F
			A	B
			C	D
			E	F

8.12.10. Општина Гази Баба

Гази Баба	21	Бутел – Раштак	А	В		
						
			С	D		
						

9. АНЕКСИ

9.1. АНЕКС 1 Проектна Задача (Terms of Reference)