



В изпълнение на под-дейност:

- 1.1. Идентифицирани на юридически лица и/или органи, които потенциално могат да бъдат източник на документация и информация
- 1.2. Съставяне на списък с потенциални документи (и/или информация) във връзка с постигане на идентифицирания в Спецификацията резултат
- 1.3. Предприемане на действия за набиране на допълнителна документация и/или информация

ДОКЛАД 1. ЗА РЕЗУЛТАТ 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“

Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



Съдържание

УВОД.....	3
I. ВЪВЕДЕНИЕ	4
1.1. Общ преглед	4
1.2. Цели и обхват	5
1.2.1. Цели на предварителното проучване.....	5
1.2.2. Обхват на предварителното проучване	5
1.3. Политически и правен контекст	16
1.3.1. Общностна нормативна рамка	16
1.3.2. Национални стратегически документи на Република България.....	20
1.4. Подход, принципи и критерии	25
1.5. Процес на разработване на предварителното проучване.....	26



УВОД

Доклад 1. за постигането на Резултат 1. Въведение е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

В обхвата на документа са обобщени постигнатите резултати при изпълнение на следните дейности/ под-дейности от Техническото предложение на Изпълнителя при участието му в обществената поръчка:

- Под-дейност 1.1.Идентифицирани на юридически лица и/или органи, които потенциално могат да бъдат източник на документация и информация;
- Под-дейност 1.2.Съставяне на списък с потенциални документи (и/или информация) във връзка с постигане на идентифицирания в Спецификацията резултат;
- Под-дейност 1.3.Предприемане на действия за набиране на допълнителна документация и/или информация.

В резултат на изпълнението на посочените под-дейности е създаден Доклад №1. за резултат 1. Въведение от Техническата спецификация, който е представен на български и на румънски език, съгл. чл. 9.2. от Договор №34/ 23.01.2017 г.



І. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Общ преглед

Настоящото предварително проучване е част от пакета документи, предвидени за изработване по проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“ с регистрационен номер 15.1.1.010 на Асоциация на Дунавските общини „Дунав“ (бенефициент). Проектът е финансиран по Програмата Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г. по приоритетна ос 1 „Добре свързан регион“, която се финансира от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и има за цел да развива граничната зона между двете страни чрез финансиране на съвместни проекти. Партньор по проекта на АДО „Дунав“ е Фондация Група екологична инициатива и устойчиво развитие - E.I.S.D.G Foundation (Румъния).

Основната цел на проекта е да подобри значително планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежа в трансграничния регион.

Проектът адресира проблемите на достъпността, ефективността, екологичността и безопасността на транспортната система в региона, подобрявайки планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежата. Това се постига чрез инвестиции в съвместно българо-румънско проучване, планиране и приемане на стратегически документи за оптимизиране на транспортната система чрез подобряване на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България.

В обхвата на проекта е предвидено и анализиране на текущото състояние на интермодалните връзки и тяхната роля за развитие на TEN-T мрежата в трансграничния регион; изработване на обща стратегия за укрепване на TEN-T мрежата, чрез подобряване на капацитета на интермодалните връзки и провеждането на 8 кръгли маси.

Настоящото предварително проучване е разработено в съответствие с обхвата на проекта, съгласно техническата спецификация и техническото



предложение на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ (България), съгласно Договор №34/ 23.01.2017 г. В настоящия документ са интегрирани и резултатите от проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България, изготвено от Факултета по механика на Университета от Крайова (Румъния), съгласно договор за изпълнител с Фондация Група екологична инициатива и устойчиво развитие - E.I.S.D.G Foundation.

1.2. Цели и обхват

1.2.1. Цели на предварителното проучване

Целта на предварителното проучване е дефинирана в Техническата спецификация като: предварителното проучване да послужи за изготвяне на Стратегия за развитие.

Извършването му се налага поради липсата на добра свързаност между четирите вида транспорт (автомобилен, воден, железопътен и въздушен) в трансграничния регион Румъния-България. Транспортната мрежа в региона не е оптимизирана. По този начин, достъпността на региона е сериозно ограничена за бизнеса и хората. Също така, пътната инфраструктура за външен и вътрешен транспорт е силно претоварена, създавайки тапи и намалявайки ефективността на товарния и пътнически транспорт в трансграничния регион. Тези проблеми силно завишават разходите за бизнес, както и за транспортното време. Това допълнително поставя въпросите за безопасността на движение по пътищата. Допълнително, броят на пътнотранспортните произшествия, включително и с фатален изход, е много висок. Необходима е нова, гъвкава и подобрена инфраструктура и интермодални връзки транспортна система в трансграничния регион Румъния-България.

1.2.2. Обхват на предварителното проучване

Предварителното проучване е с териториален обхват целия трансграничен регион Румъния-България.

1.2.2.1. Трансграничен регион Румъния - България

Регионът покрива 19.8% от територията на двете държави (69 285 км²), като 57.75% принадлежи на Румъния, а 43.25% на България. От географска гледна точка, трансграничният регион включва северния бряг на река Дунав



(Румъния) между Платото Мехединци, Румънската равнина, Делтата на Дунав и Черно море и южния бряг на река Дунав (България) между Стара Планина (планинско образувание на запад) и Дунавската равнина до Черно Море.

Границата между двете държави е с дължина 610 км, от които 470 км е водната граница по река Дунав. Границата между Румъния и България се намира между Пристол (Румъния), на запад и Вама Веке на изток. На река Дунав (470 км) се пада 75% от дължината на границата между градовете Видин (България) и Силистра (България), респективно Калафат и Кълъраш (Румъния). Сухопътната граница, между Кълъраш-Силистра и Черно море, отделя окръг Констанца (Румъния) от областите Силистра и Добрич (България) между река Дунав и Черно море.

Трансграничният регион граничи със следните територии:

- на север - на територията на Румъния: окръзите Букурещ, Горж, Вълча, Арджеш, Дъмбовица, Илфов, Яломица, Тулча;
- на запад - на територията на Румъния: окръг - Караш Северин и Република Сърбия;
- на запад - на територията на България: Република Сърбия;
- на юг - на територията на България: областите София, Ловеч, Габрово, Разград, Стара Загора, Сливен, Търговище, Шумен и Варна;
- на изток - Черно море.

Населението на трансграничния район възлиза на 4.77 милиона жители, от които 3.16 милиона (66%) на територията на Румъния и 1.61 милиона (34%) на територията на България.

Трансграничната територия включва регионите от ниво 3 по NUTS разположени на границата между двете партниращи държави:

- Румъния – седем окръга: Мехединци, Долж, Олт, Телеорман, Гюргево, Кълъраш и Констанца,
- България – осем области: Видин, Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич.

Схема 1. Трансграничен регион Румъния-България



РУМЪНИЯ

7 окръга:
МЕХЕДИНЦИ
ДОЛЖ
ОЛТ
ТЕЛЕОРМАН
ГЮРГЕВО
КЪЛЪРАШ
КОНСТАНЦА



БЪЛГАРИЯ

8 области:

ВИДИН
МОНТАНА
ВРАЦА
ПЛЕВЕН
ВЕЛИКО ТЪРНОВО
РУСЕ
СИЛИСТРА
ДОБРИЧ

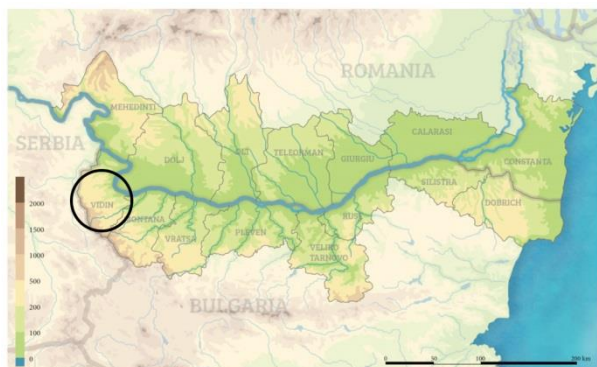
Трансграничният регион се намира под влиянието на четири важни града: столицата на Румъния - Букурещ, столицата на България - София, столицата на Сърбия - Белград и Истанбул - най-важният търговски център на Турция. Характеристика на региона са седемте пристанищни двойки градове: Калафат-Видин, Бекет-Оряхово, Турну Мъгуреле-Никопол, Зимнич-Свищов, Гюргево-Русе, Олтеница-Тутракан, Кълъраш-Силистра. Със своето разположение и с условията на достъпност, създадени от елементите на природна среда (Черно море и Дунав) трансграничният регион представлява свързващ елемент между Централна Европа и Изтока.

1.2.2.2. Представяне на българската част от трансграничния регион

Българската част от трансграничния регион е с площ от 29 973 кв.км и представлява 27% от площта на страната. Районът обхваща Дунавската равнина, заключена между Стара планина и река Дунав, като в източната част обхваща северната част на българския бряг на черноморското крайбрежие, част от източния дял на Стара планина, част от Лудогорието и Добруджа. Релефът е низинен като постепенно преминава от запад на изток в хълмисто-платовиден. Средната надморска височина е 178 м. Областите от дунавската равнина са с умерен континентален климат, с горещо лято и студена зима. Наблюдава се нахлуване на тропичен въздух, както и на арктичен през студеното полугодие.

Хидрографската мрежа е представена от р. Дунав. По-големи реки са Лом, Огоста, Искър, Осъм, Вит, Янтра. Повечето речни долини имат полегати леви и стръмни десни склонове, а крайните западни реки и реките в Добруджа са с ждреловидни долини.

Област Видин



Област Видин се намира в северозападната част на България и обхваща площ от 3 033 кв.км, което представлява 2.73% от територията на страната.¹ На север областта граничи с Република Румъния, на запад е в съседство с Република Сърбия, на юг е оградена от Стара планина, а на изток граничи с област Монтана.

Естествената северна граница - река Дунав, обуславя възможността за преки връзки с всички страни от Дунавския басейн. Областта включва обширни площи с разнообразен релеф. В посока от североизток към северозапад се редуват части от следните морфографски единици: Дунавска хълмиста равнина, Предбалкан и Главна старопланинска верига, които обуславят постепенно увеличаване на надморската височина на релефа в същата посока. Обширните крайбрежни низини - Видинска и Арчаро-Орсойска, са едни от най-плодородните земи, превърнати в обработваеми площи. Наличните водни ресурси на територията на областта са формирани от повърхностни и подземни води. Реките Тимок и Дунав са естествената ни граница с Република Сърбия и Република Румъния. През областта преминават два Транс-европейски коридора: коридор №4 и коридор №7.

Територията на областта включва 140 населени места, обединени в 11 общини. Административен център е град Видин. Населението наброява 88 867 души, като градското население представлява 64% (56 918 души), а селското - 36% (31 949 души)², населението в следните общини:

- Белоградчик - 5 861 души;
- Бойница - 1 077 души;
- Брегово - 4 808 души;
- Видин - 55 790 души;
- Грамада - 1 916 души;
- Димово - 5 845 души;
- Кула - 3 867 души;
- Макреш - 1 389 души;
- Ново село - 2 691 души;
- Ружинци - 3 766 души;

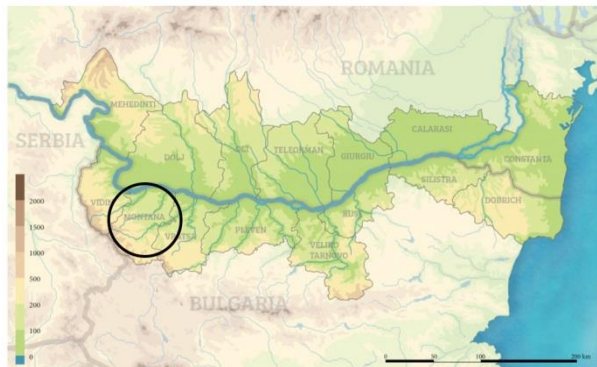
¹ По данни от баланса на територията на Агенцията по геодезия, картография и кадастър към Министерството на регионалното развитие и благоустройството. http://www.cadastre.bg/ploshti_po_oblasti

² Данни за население по области, общини, местоживее и пол на НСИ към 31.12.2016 г.



- Чупрене - 1 857 души.

Област Монтана



Област Монтана се намира в северозападната част на България и е с обща площ от 3 636 кв.км, което е 3.3% от територията на Република България. Северна граница на областта е река Дунав, която е и държавна граница с Румъния, а на югозапад областта граничи със Сърбия, на юг е ограничена от

северните склонове на Стара планина. Съседна област в западна посока е Видин, в източна - област Враца и в южна посока - област София. През областта преминават два Транс-европейски коридора: коридор №4 и коридор №7.

Релефът на областта е разнообразен - низинно-равнинен, хълмисто-планински и котловинен. От север на юг в обхвата на областта попадат части от Орсойската крайдунавска низина, от Дунавската равнина, Предбалкана и Стара планина. В старопланинската част е и най-високата точка от територията на областта - връх Ком (2 016 м.) и са оформени котловинни полета и долиинни понижения - Берковската котловина, Вършецкото долиинно понижение. Речната мрежа включва реките Дунав, Огоста, Цибрица и Лом и техните притоци.

Територията на областта включва 130 населени места, обединени в 11 общини, 6 от които са с периферно, гранично положение и са с потенциал за осъществяване на трансгранично сътрудничество с общини от съседни страни - Сърбия и Румъния. Административен център на областта е град Монтана.

Населението наброява 134 669 души, като преобладава градското - 64% (85 751 души), а селското е 36% (48 918 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Берковица - 16 951 души;
- Бойчиновци - 8 475 души;
- Брусарци - 4 531 души;
- Вълчедръм - 8 834 души;
- Вършец - 7 486 души;
- Георги Дамяново - 2 372 души;
- Лом - 25 568 души;



- Медковец - 3 731 души;
- Монтана - 49 267 души;
- Чипровци - 3 353 души;
- Якимово - 4 101 души.

Област Враца



Област Враца е разположена в северозападната част на Република България. Територията на област Враца заема 3 620 кв.км, което представлява 1/26 част от територията на България. На север област Враца има граница с окръг Долж, Румъния по течението на река Дунав, която е и държавна граница

между Република България и Република Румъния. На запад областта граничи с област Монтана, на юг - със София област, а на изток - с областите Ловеч и Плевен. Област Враца има благоприятното географско разположение - близост до столицата, добри транспортни връзки, наличие на м два Транс-европейски транспортни коридори (коридор №4 и коридор №7), както и на ферибот Оряхово. Релефът е сравнително разнообразен - от равнинен по поречието на река Дунав, хълмист с преобладаваща надморска височина 150-300 м в посока север и на юг - планински, включващ Врачанската планина. Релефът е прорязан от редица напречни и надлъжни речни долини, образуващи сложно устроена долинна мрежа. През територията на областта преминават реките - Искър, Ботуня, Лева, Огоста, Скът и др.

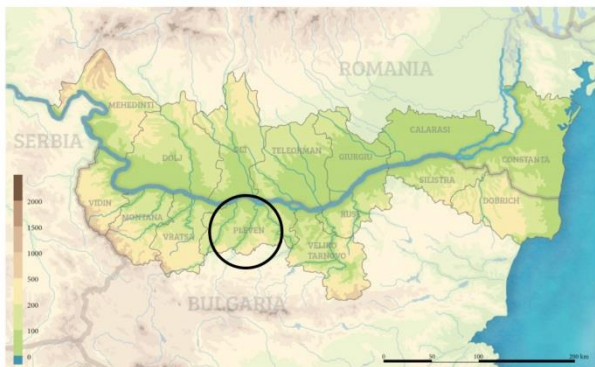
В област Враца има общо 123 населени места, обединени в 10 общини. На територията на областта са разположени 8 града, които са и общински центрове. Административен център на областта е град Враца. Населението на Област Враца е 168 727 души, от които 98 139 души (58%) живеят в градовете, а 70 588 души (42%) - в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Борован - 5 376 души;
- Бяла Слатина - 22 470 души;
- Враца - 65 905 души;
- Козлодуй - 19 738 души;
- Криводол - 8 977 души;
- Мездра - 19 427 души;
- Мизия - 6 520 души;



- Оряхово - 10 065 души;
- Роман - 5 772 души;
- Хайредин - 4 477 души.

Област Плевен



Област Плевен е разположена в централната част на Северна България с площ 4 653 кв.км, представляващи 3.9% от територията на страната. На север опира до р. Дунав, на изток е с общи граници с област Велико Търново, на юг - с област Ловеч и на запад - с област Враца.

Релефът е равнинно-хълмист. Тук попадат части от Дунавската равнина (сред които се открояват Плевенските височини), както и най-северните разклонения на Предбалкана. Релефът е дълбоко разчленен от широките долини на реките Искър, Вит и Осъм, които се вливат в р.Дунав. През територията на областта преминават важни отсечки от националната транспортна пътна и железопътна инфраструктура. Тя се пресича от участък от главната жп линия София-Варна и от първокласен път Е83 (Русе - Плевен - Ботевград). С регионално (надобластно значение) са и меридионалната жп линия Свищов-Троян и второкласните пътища II-11, II-13 и II-35 (Бяла - Плевен - Троян - Карлово). Граничното положение на област Плевен и принадлежността ѝ към Българското Дунавско крайбрежие (72 километров излаз) с 4 малки речни пристанища (гр.Никопол, с.Сомовит, с.Загражден и с.Байкал) е благоприятен фактор за осъществяване на трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на р.Дунав.

В областта има 25 населени места, разпределени в 11 общини. Административен център на областта е град Плевен. Населението наброява 248 138 души, от което близо 67% (165 060 души) живеят в градовете, а 33% (83 078 души) живеят в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Белене - 8 983 души;
- Гулянци - 10 875 души;
- Долна Митрополия - 18 511 души;
- Долни Дъбник - 11 002 души;
- Искър - 6 287 души;



- Кнежа - 12 613 души;
- Левски - 18 149 души;
- Никопол - 8 332 души;
- Плевен - 122 181 души;
- Пордим - 5 763 души;
- Червен бряг - 25 442 души.

Област Велико Търново



Област Велико Търново е разположена в централната част на Северна България върху площ от 4 662 кв.км (4.2% от територията на страната). Принадлежността ѝ към Българското Дунавско крайбрежие е благоприятен фактор за осъществяване на трансграничното сътрудничество с крайдунавските

региони от поречието на р. Дунав. Релефът в северната част е низинно-равнинен, а на юг - хълмисто-платовиден и планински. Речната мрежа в областта е добре развита. Реките са притоци главно на р. Янтра и Росица. Област Велико Търново се обслужва от два Пан-европейски транспортни коридори - № 7 и № 9. На територията на областта не са изградени автомагистрали и скоростни пътища, но трасето на бъдещата АМ „Хемус“ (София-Варна) през нея. От важно национално значение е доизграждането и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, който е предвиден в Дунавската стратегия на Европейския съюз. През територията на областта преминават международните пътища: първокласен път I-3 Русе - Бяла - Плевен - София (E83); първокласен път I-4 Ябланица - Велико Търново - Шумен; първокласен път I-5 Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - граница Гърция (E85), формиращ направление на ОЕТК №9.

В областта има 89 населени места, формиращи 10 общини. На територията на областта са разположени 14 града, повечето от които са общински центрове. От тях 3 града (Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов) са в категорията на средните градове, а 1 - в категорията на малките - Павликени. Административен център е град Велико Търново.



Населението на областта е 242 259 души, от които 70% (169 869 души) живеят в градовете, а 30% (72 390 души) живеят в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Велико Търново - 87 181 души;
- Горна Оряховица - 43 123 души;
- Елена - 8 798 души;
- Златарица - 3 799 души;
- Лясковец - 12 419 души;
- Павликени - 21 744 души;
- Полски Тръмбеш - 13 054 души;
- Свищов - 37 761 души;
- Стражица - 12 006 души;
- Сухиндол - 2 374 души.

Област Русе



Област Русе е разположена в Северна България с площ от 2 803 кв.км (2.8 % от територията на страната). Северната граница на областта преминава по поречието на р. Дунав и съвпада с държавната граница с Румъния, където областта граничи с Гюргево. Принадлежността както към Дунавския макрорегион, така и към Черноморския регион

съществено благоприятства нейното социално-икономическо развитие. В област Русе е първото мостово съоръжение през р. Дунав - Дунав мост. По него минават железопътен и автомобилен транспорт и разстоянието от град Русе до румънската столица Букурещ е само 72 км. На територията на областта се пресичат два от деветте европейски транспортни коридора №7 (Дунавската водна магистрала) и №9 Сухоземен транспортен коридор, свързващ Балтийско с Егейско море); преминават жп линиите Русе-Подкова (главна жп линия №4) и Русе-Каспичан (главна жп линия №9), осъществяващи връзката на българска територия между р. Дунав и Черно море (продължавайки по главна жп линия №2 до Варна), както и път I-5 (E85) Русе-Велико Търново, път 1-2 Русе-Варна (E70) и път I-21 Русе- Силистра.

Във физикогеографско отношение релефът е преобладаващо низинен и равнинно-хълмист, което благоприятства цялостното развитие на техническата



инфраструктура. Областта е разположена на основния воден път на страната - река Дунав, който представлява най-значимият хидроресурс в региона. Реките Русенски Лом (с началните си притоци Бански, Черни, Бели и Малки Лом) и Янтра (в областта влиза само долното ѝ течение) имат ограничено стопанско ползване, поради особеностите на климата и карстовата основа.

Областта се състои от 8 общини, с общо 83 населени места, от които 9 са градове и 74 села. Административен център е град Русе. Населението на Област Русе е 223 489 души, като 78% е градското население (173 505 души) и 22% е селското население (49 984 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Борово - 5 440 души;
- Бяла - 12 319 души;
- Ветово - 11 620 души;
- Две могили - 8 494 души;
- Иваново - 8 519 души;
- Русе - 161 838 души;
- Сливо поле - 10 085 души;
- Ценово - 5 174 души.

Област Силистра



Област Силистра се намира в Североизточна България, в равнинния район, част от Добруджа. Територията на областта обхваща 2 846 кв.км (2.6% от територията на страната). Територията граничи с Румъния по протежението на десния бряг на р.Дунав, както и сухопътно с

община Остров (Румъния). На запад и югозапад граничи с областите Русе и Разград, а на юг и югоизток с Шумен и Добрич. Изградената инфраструктура на пристанища Силистра и Тутракан осигуряват връзките на страната чрез река Дунав със средноевропейските страни на запад и чрез делтата на р. Дунав - на изток. През територията на областта преминава единствено европейски транспортен коридор № 7 по северната граница на областта и страната. Автомагистрала и/или скоростни пътища липсват. Областта се обслужва от един път с национално значение - първокласния път I-7 граница Румъния/ГКПП „Силистра“ - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - ГКПП „Лесово“ /граница Турция, който формира международен транспортен коридор, успоредно на

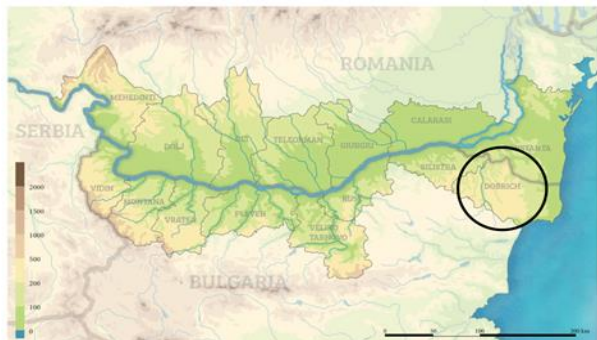


Трансевропейския транспортен коридор ТЕТК № 9 /Русе-Кърджали/, провеждайки транзитните потоци между Турция и Румъния и страните от ОНД. Пътят „включва“ областта в националната транспортна мрежа и е основна връзка към София, Южна България и Черноморието. Освен река Дунав в областта няма пълноводни реки. Съществува само едно значимо изкуствено водно тяло - язовир Антимово, община Тутракан, както и някои плитки еутрофни езера, с най-голямо значение, от които е езерото Сребърна.

В областта се включват 118 населени места - 5 градове и 113 села, формиращи 7 общини. Административен център е град Силистра. Населението на Област Силистра е 111 957 души, като 44% е градското население (49 620 души), а 56% е селското население (62 337 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Алфатар - 2 704 души;
- Главиница - 10 243 души;
- Дулово - 27 643 души;
- Кайнарджа - 5 115 души;
- Силистра - 47 130 души;
- Ситово - 5 110 души;
- Тутракан - 14 012 души.

Област Добрич



Област Добрич е разположена в северната част на Североизточен район и заема площ от 4 720 кв. км (4.24% от територията на Република България) и е с административни граници: на север - Република Румъния; на юг - областите Варна и Шумен; на изток - Черно море; на

запад - област Силистра. По характера на релефа районът е равнинен, слабо вълнообразен, нарязан от дълбоки суходолия. Територията на областта обхваща източната част на най-северната геоморфоложка област на страната - Дунавската хълмиста равнина. Заема част от източната висока и платовидна подобласт - Провадийско Лудогорско - Добруджанската. Отличителното за нея е низинен и хълмисто-платовиден релеф. Областта се характеризира с най - малка гъстота на речната мрежа, обусловена от полския релеф, голямата инфилтрационна способност на скалите и сравнително малкото валежи.



Територията на област Добрич остава встрани от основните транспортни коридори „Север-Юг“ и „Изток-Запад“, но крайбрежният път I-9 граница Румъния - Дуранкулак - Шабла - Каварна - Балчик - Варна, с Европейска категоризация E87 е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T. През област Добрич преминава и жп линията Констанца-Варна, която е връзка между Русия, Украйна и Молдова с Република Турция.

Област Добрич включва в състава си 8 общини (215 населени места, от които 6 града). Административен център на областта е град Добрич. Населението на Област Добрич 178 438 е души, от които 123 051 души (69%) е градското население, а 55 387 души (31%) е селското население. То е разпределено в следните общини:

- Балчик - 19 875 души;
- Генерал Тошево - 13 595 души;
- Добрич - 20 882 души;
- Добрич - град - 85 402 души;
- Каварна - 14 394 души;
- Крушари - 4 126 души;
- Тервел - 15 554 души;
- Шабла - 4 610 души.

1.3. Политически и правен контекст

Настоящото предварително проучване отразява транспортната политика на Европейския съюз, на Република България и на Република Румъния по отношение използването на TEN-T мрежата. Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както е отговорна и за връзките със съседните държави.³

Предварителното проучване е съобразено със съответните стратегически и нормативни документи.

1.3.1. Общностна нормативна рамка

³ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm



Основният европейски стратегически документ е Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор и има за цел да очертае дългосрочна стратегия, която до 2050 г. да превърне транспортната система на ЕС в устойчива и конкурентоспособна система. Ключовите мерки са по-подробно представени в придружаващия работен документ (SEC(2011)391 окончателен).

Концепцията на ЕК за бъдещето на транспорта е представена във втората част на Бялата книга като акцентът е поставен на една основна цел: намаляване емисиите на парникови газове в областта на транспорта с 60 % до 2050 г. Посочени са десет конкретни измерения на тази цел, които да залегнат като основа на бъдещите политически инициативи и които най-общо са насочени към развиването и внедряването на устойчиви горива и системи за задвижване, към оптимизирането на мултимодалните логистични вериги и към повишаването на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули. Една от инициативите е свързана със създаване на единно европейско транспортно пространство: *„Единното европейско транспортно пространство трябва да улесни придвижването на граждани и товари, да намали разходите и увеличи устойчивостта на европейския транспорт. Единното европейско небе трябва да се въведе както е предвидено и още през 2011 г. Комисията ще се занимае с капацитета и качеството на летищата. Областта, в която все още се наблюдават най-явните затруднения, е вътрешният пазар на услуги в железопътния сектор, чието завършване трябва да стане приоритет, за да се постигне Единно европейско железопътно пространство. Това включва и премахването на технически, административни и правни пречки, които все още препятстват влизането на националните железопътни пазари. По-нататъшната интеграция на пазара за пътни товарни превози ще направи пътния транспорт по-ефективен и конкурентоспособен. В областта на морското корабоплаване, „синият пояс“ в моретата около Европа ще опрости формалностите за кораби, пътуващи между европейски пристанища и трябва да се създаде подходяща рамка, която да поеме европейските задачи в областта на вътрешния воден транспорт. Пазарният достъп до пристанищата трябва да се подобри още повече.“*⁴

⁴ Брюксел, 28.3.2011, COM(2011) 144 окончателен, Бяла книга



Стратегия „Европа 2020“ е визира три подсилващи се взаимно приоритета: интелигентен растеж: изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации; устойчив растеж: насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите; приобщаващ растеж: стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която да доведе до социално и териториално сближаване. Тези три приоритета трябва да помогнат на ЕС и държавите-членки да постигнат високи нива на заетост, производителност и социално единство.⁵ Изведени са седем инициативи, чрез които ще се постигне изпълнение на целите. Инициативата „Европа за ефективно използване на ресурсите“ има за цел да премахне връзката между икономическия растеж и използваните ресурси, да подкрепи преминаването към нисковъглеродна икономика, да увеличи приложението на възобновяеми енергийни източници, да модернизира транспортния сектор и да стимулира енергийната ефективност. На национално равнище държавите-членки трябва: да развият интелигентни, усъвършенствани и изцяло свързани помежду си транспортни и енергийни инфраструктури и да използват напълно ИКТ; да осигурят координирано изпълнение на инфраструктурни проекти, в рамките на основната мрежа на ЕС, които допринасят значително за ефективността на цялата транспортна система на ЕС.

„Хоризонт 2020“ е най-голямата европейска програма за научни изследвания и иновации за периода 2014-2020 г. Приоритет „Обществени предизвикателства“ подкрепя научни изследвания и иновации в области като климат, околна среда и транспорт. Целевата инвестиция е насочена към развитието на интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт.⁶

Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.⁷ В Регламента са определени единадесет тематични цели за ЕСИФ и Обща стратегическа рамка на ЕС (ОСР). За всяка от тематичните цели са определени основни цели, които трябва да се постигнат, ключови действия за

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:BG:PDF>

⁶ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1303>



всеки фонд по ОСР и съответните общи принципи за изпълнение за да се гарантира ефективно и ефикасно използване на фондовете. Пряко свързана с транспортния сектор е тематична цел 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“.

В Приложение 1 към регламента е представена общата стратегическа рамка (ОСР), която осигурява основата за по-добра координация между ЕСИФ и другите инструменти на ЕС. Рамката осигурява източник на стратегически насоки, които държавите членки и регионите да прилагат при програмирането на фондовете с оглед на специфичните си потребности, възможности и предизвикателства.

Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.

С регламента се определят насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и са дефинираните цели, насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата. Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.)

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010

Механизмът за свързване на Европа финансира проекти, които попълват липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата структура на Европа. Инструментът също така помага европейската икономика да стане по-зелена, като насърчава по-чистите видове транспорт, високоскоростните широколентови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници в съответствие със стратегията „Европа 2020“. По МСЕ „Транспортен сектор“ ще бъдат съфинансирани проекти по TEN-T и проекти от „общ интерес“, като например инфраструктурни проекти с висока добавена стойност



за ЕС. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от ЕФРР, КФ и ЕЗФРСР, засягащи други части на основната мрежа TEN-T, както и разширената мрежа.

1.3.2. Национални стратегически документи на Република България

Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 - 2022 г.

Националната стратегия за регионално развитие (НСРР) за периода 2012 - 2022 г. е основният документ, който определя стратегическата рамка на държавната политика за постигане на балансирано и устойчиво развитие на районите на страната и за преодоляване на вътрешнорегионалните и междурегионалните различия/неравенства в контекста на общоевропейската политика за сближаване и постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. Документът определя специфичните цели, кореспондиращи с развитие на транспортната мрежа:

- **Специфична цел 1: Подобряване на свързаността на районите в международен план - с големите градски центрове в съседните страни.** Подобряването на свързаността на районите в национален и европейски план зависи пряко от усъвършенстване на мрежата на коридорите от трансевропейската транспортна мрежа TEN-T и на друга транспортна инфраструктура от европейско и национално значение. От значение за постигане на по-добра свързаност с големите градове в съседни страни, в рамките на българската част от трансграничния регион са скоростен път „София-Видин“ за Будапеща, АМ „Хемус“ и скоростен път „Велико Търново - Русе“ за Букурещ.

- **Специфична цел 2: Подобряване на транспортната свързаност в национален план, чрез развитие на пътната инфраструктура с регионално значение.** Предвижда се да се обърне специално внимание на второкласните пътища преминаващи паралелно на брега на р. Дунав и свързващи дунавските общини една с друга. Посочените пътни връзки имат важна роля за разширяване на процеса на сътрудничество между общините в двете неформални териториални общности, на основа решаването на сходните им проблеми и използването на потенциала на граничния район за развитие и сътрудничество.



- **Специфична цел 3: Развитие на връзките „град-район“ и подобряване на достъпа до културни ценности, логистичните центрове, местата за рекреация и туризъм, производствените и бизнес зоните в районите.**

- Връзките на града-център с околните територии, които са под прякото му въздействие, често надхвърлят границите на града и общината и се простират и по-далече в рамките на зоната на далечно влияние. Взаимната обвързаност се проявява за големия град с предоставяне на места за производствени и логистични зони, места за рекреация и туризъм, за посещение на недвижими културни ценности, събития и др. Тази взаимна обвързаност изисква подобряване на транспортната достъпност от малките градове и села в периферията към главните транспортни оси и чрез тях към града-център. Дейностите по специфичната цел предвиждат реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, осигуряваща или подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги.

Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.

Формулираната в Стратегията мисия на транспортния сектор е „да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като: осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт; подпомага балансираното регионално развитие; съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор до 2020 г. са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор до 2020 г. са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;



- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е най-актуалният стратегически документ, свързан с развитие на транспорта. Приет с Решение № 336 на Министерския съвет от 23.06.2017 г. и представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Документът е съобразен с изискванията за обхват, структура и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за ЕСИФ за периода 2014-2020 г., поети като ангажимент в Споразумението за партньорство с Република България.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

С разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. са постигнати следните специфични цели: Създадена е база данни, необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел; Извършен е детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски,



въздушен и интермодален транспорт; Разработен е Национален мултимодален транспортен модел; Дефинирани са национални стратегически цели и стратегически приоритети; Формулирани са подходящи мерки за постигане на набеязаните цели; Предложен е списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график, бюджет и източници на финансиране); На база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти; Изготвена е Стратегическа екологична оценка (СЕО) на Интегрирана Транспортна Стратегия в периода до 2030, съгласно изискванията на чл. 29, ал. 1 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, която е одобрена от МОСВ. Становището по ЕО № 1-1/2017 на МОСВ и заложените в него условия и мерки са неотменна част от ИТС, и в частност - Доклад 7 на ИТС. Те ще бъдат прилагани към всички планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, относими към или произтичащи от стратегията и ще бъдат съобразявани при техните етапи на изготвяне и реализация.

Национална програма за развитие: България 2020

НПР БГ2020 е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г., както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Обхватът на документа е обусловен както от националната, така и от европейската стратегическа рамка и тяхната съгласуваност. Визията е към 2020 г. България да е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация на личността чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж. Дефинирани са три основни стратегически цели и осем стратегически приоритета.

Непосредствено с транспортния сектор са свързани стратегическа цел 2 „Изграждане на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението“. Към разглежданата тема пряко отношение има приоритет 8: Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари. Приоритетът е свързан с изграждането и реконструкцията на транспортната инфраструктура и създаването на оптимални условия за развитие на икономиката, за подобряване на достъпа до пазари, за ограничаване на замърсяването на околната среда. Стратегическите инвестиции в сектора на транспорта ще допринесат за неговото реструктуриране, за въвеждане на принципите на доброто



управление, за ресурсната ефективност и за повишаване на конкурентоспособността на икономиката.

Бързото развитие на транспортната инфраструктура е основно условие за генериране и поддържане на висок икономически растеж, за балансирано развитие и предпоставка за привличане и оползотворяване на местните, националните и чуждестранните частни инвестиции.

Национална програма за реформи

Националната програма за реформи (НПР) е изготвена в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и в рамките на инструмента за по-добра координация на икономическите политики в ЕС - „Европейски семестър“. Документът включва мерки за изпълнение на препоръките и отстраняване на констатираните пропуски в Националния доклад за България и политики за повишаване на конкурентоспособността на икономиката. Направен е преглед на изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“ към които се отнасят увеличаване на дела на енергията от ВИ в брутното крайно енергийно потребление на транспорта, потребление на електрическа енергия и биогорива от ново поколение и ограничаване на увеличението на нивата на парникови газове (GHG). Представена е връзката между приоритетите във финансирането на ЕСИФ за периода 2014-2020 г. с идентифицираните предизвикателства в Националния доклад за България за 2016 г., СП за 2015 г. и изпълнението на НЦ по Стратегия „Европа 2020“. В мерките на политиката е предвидено подобряване на транспортната инфраструктура и насърчаване на устойчивата градска мобилност.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“

Стратегията на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано.

В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси:

- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“;



- „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“;
- „Техническа помощ“.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт. За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети са формулирани седем специфични цели:

- Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“;
- Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“;
- Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт“;
- Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро“;
- Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“;
- Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“;
- Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

1.4. Подход, принципи и критерии

Процесът на разработване на предварителното проучване премина през три основни етапа: Подготвителен - в който се планира и организира работа на екипа; Същностен - в който се извършиха дейностите по същество, съобразно изискванията на Възложителя и Финален - който съдържа финален доклад за дейността „предварително проучване“.



Освен тези основни етапи в процеса на работа по предварителното проучване са осъществени пакет от хоризонтални дейности по съгласуване, координация, отчетност и управление на Договора.

Разработването на предварителното проучване се основава на „стратегическия подход“, „интегрирания подход“, „териториалния подход“, както и на „ориентирания към резултатите подход“. Стремeжът е към концентрация на обхвата на разработката върху постигането на конкретния резултат. Проучен е пакет от действащи нормативни, стратегически и планови документи на европейско, национално регионално и местно ниво, секторни стратегии и програми, свързани с развитието на транспорта, статистически данни (НСИ и Евростат).

Основните принципи, приложени в процеса на работа са: сътрудничество; ефективна организация на работата на екипа; партньорство; отговорност; спазване на сроковете и др.

За целите на интегрирането на двете части от предварителното проучване (българска и румънска) бяха разработени Методически насоки за изготвяне на предварителното проучване в трансграничния регион Румъния-България на база определени критерии, приложими в работата на екипите от Румъния и България. Систематизирането, групирането и обобщаването на информацията бе осъществено по предварително зададени критерии - вид транспорт: автомобилен транспорт; воден транспорт (речен, морски); железопътен транспорт и въздушен транспорт) и вид трафик: пътнически и товарен. Прилагането на методическите указания подпомогна процеса на анализиране на проблемите на достъпността, ефективността, екологичността и безопасността на транспортната система в региона, анализиране на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България и разработване на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки.

1.5. Процес на разработване на предварителното проучване

Ключовите моменти при разработването на предварителното проучване обхващат:



- Постигане на съответствие и взаимодействие с европейската политика за бъдещото развитие на Трансевропейските транспортни мрежи, както и тяхната роля за определянето на приоритетни коридори с национално и европейско значение, диференцираната подкрепа за развитие на определени видове транспорт, източници на финансиране и т.н., които ще определят усъвършенстването и функционирането на интегрирана и единна транспортна мрежа в европейското пространство;
- Постигане на съответствие и взаимодействие с националните, регионалните, областните и общински стратегически документи за развитие на територията, в частта, свързана с с транспортната инфраструктура и развитие на TEN-T мрежата;
- Съобразяване с планираните териториални измерения, съответстващи на потенциала и перспективите за развитие на територията, отразени в стратегически документи на Румъния и България;
- Прилагане на действащата нормативна уредба в Румъния и България;
- Координация и взаимодействие със заинтересованите страни и партньори в работния процес и осигуряване на публичност, прозрачност и информация при изготвяне на предварителното проучване;
- Използване на данни от надеждни източници на информация.

Предварителното проучване съдържа анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България. Направен е преглед на транспортната инфраструктура на четирите основни вида транспорт: автомобилен, воден (речен, морски), железопътен и въздушен. Изготвен е фактически, икономически и финансов анализ на трафика: пътнически и товарен транспорт; изследвано е въздействието върху околната среда на различните видове транспорт и е анализирана транспортната безопасност. При направения преглед на развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е установено мястото на трансграничния регион Румъния - България в нея. Представен е преглед на приложимото национално и европейско законодателство в областта на транспорта.

Изготвен е анализ на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България, както и проучване и анализ на добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата.

Във финалния доклад е представен избрания вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки, вкл. фактически, икономически и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



финансов анализ; представени са прогнози за въздействието върху околната среда, за безопасността и сигурността и социални прогнози.

Във финалния доклад са отразени становищата на заинтересованите страни, взели участие при проведените 4 (четири) кръгли маси - две на територията на българската част и две на територията на румънската част от трансграничния регион Румъния-България.