



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 2.1.

Допринася за постигане на Резултат 2.
Анализ на текущото състояние на транспортната система
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.1. Информационна база данни за целите на аналитичната част

в изпълнение на под-дейност 2.1.

Общ преглед (вкл. запознаване) с наличните документи и информация

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

ВЪВЕДЕНИЕ.....	6
I. КОНСТРУКЦИЯ ЗА ИНТЕРПРЕТАЦИЯ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ДОКУМЕНТИТЕ.....	6
II. ИНФОРМАЦИЯ ОТ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ.....	7
2.1. Стратегически документи на национално ниво.....	7
2.1.1. Национална стратегия за регионално развитие 2012-2022 г.....	7
2.1.2. Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.....	15
2.1.3. Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.....	17
2.1.4. Стратегия за развитие на транспортната система на Република България за периода до 2020 г.....	17
2.2. Стратегически документи на Северозападен район.....	19
2.2.1. Регионален план за развитие на Северозападния район за периода 2014-2020 г.....	19
2.2.2. Областна стратегия за развитие на Област Видин 2014-2020.....	21
2.2.3. Планове на общини от Област Видин 2014-2020.....	22
2.2.3.1. План за развитие на Община Белоградчик 2014 - 2020 г.....	22
2.2.3.2. Общински план за развитие на Община Бойница за периода 2014-2020 г.....	23
2.2.3.3. Общински план за развитие на Община Брегово за периода 2014-2020 г.....	24
2.2.3.4. Общински план за развитие на Община Видин за периода 2014-2020 г.....	25
2.2.3.5. План за развитие на Община Грамада 2014-2020 г.....	29
2.2.3.6. План за развитие на Община Димово 2014-2020 г.....	29
2.2.3.7. Общински план за развитие на Община Кула (2014-2020 г.).....	29
2.2.3.8. Общински план за развитие на Община Макреш 2014-2020.....	30
2.2.3.9. Общински план за развитие на Община Ново село за периода 2014-2020 г.....	31
2.2.3.10. Общински план за развитие на Община Ружинци 2014-2020 г.....	31
2.2.3.11. Общински план за развитие за периода 2014-2020 г., община Чупрене.....	32
2.2.4. Областна стратегия за развитие на Област Враца 2014-2020 г.....	33
2.2.5. Планове на общини от Област Враца 2014-2020.....	34
2.2.5.1. Общински план за развитие на Община Борован 2014 - 2020 г.....	34
2.2.5.2. Общински план за развитие на Община Бяла Слатина 2014-2020 г.....	34
2.2.5.3. Общински план за развитие на Община Враца за периода 2014-2020 г.....	35
2.2.5.4. Общински план за развитие на община Козлодуй за периода 2014 - 2020 г.....	36
2.2.5.5. Общински план за развитие на Община Криводол за периода 2014-2020 г.....	36
2.2.5.6. Общински план за развитие на Община Мездра 2014- 2020 г.....	37
2.2.5.7. Общински план за развитие на Община Мизия 2014-2020 г.....	39
2.2.5.8. Общински план за развитие на Община Оряхово 2014-2020 г.....	40



2.2.5.9. Общински план за развитие на Община Роман за периода 2014-2020 г.	41
2.2.5.10. Общински план за развитие на Община Хайредин за периода 2014-2020 г.	42
2.2.6. Областна стратегия за развитие на Област Монтана 2014-2020 г.	43
2.2.7. Планове на общини от Област Монтана 2014-2020	43
2.2.7.1. Общински план за развитие на Община Берковица 2014 - 2020 г. ..	43
2.2.7.2. Общински план за развитие на Община Бойчиновци за периода 2014-2020 г.	44
2.2.7.3. Общински план за развитие на Община Брусарци 2014-2020 г.	47
2.2.7.4. Общински план за развитие на Община Вълчедръм 2014-2020 г. ...	48
2.2.7.5. Общински план за развитие на Община Вършец за периода 2014-2020 г.	49
2.2.7.6. Общински план за развитие на Община Георги Дамяново 2014-2020 г.	50
2.2.7.7. Общински план за развитие на Община Лом 2014-2020	50
2.2.7.8. Общински план за развитие за периода 2014-2020 г. община Медковец.....	53
2.2.7.9. Общински план за развитие на Община Монтана за периода 2014-2020 г.	54
2.2.7.10. Общински план за развитие на Община Чипровци 2014-2020 г.	55
2.2.7.11. Общински план за развитие на Община Якимово 2015-2020 г.	55
2.3. Стратегически документи на Северен централен район.....	56
2.3.1. Регионален план за развитие на Северния централен район за периода 2014-2020 г.	56
2.3.2. Областна стратегия за развитие на Област Плевен 2014-2020 г.	58
2.3.3. Планове на общини от Област Плевен 2014-2020	59
2.3.3.1. План за развитие на Община Белене за периода 2014-2020 г.	59
2.3.3.2. Общински план за развитие 2014-2020 г., Община Гулянци	60
2.3.3.3. Общински план за развитие на Община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.	61
2.3.3.4. Общински план за развитие на Община Долни Дъбник 2014-2020 г.	62
2.3.3.5. Общински план за развитие на Община Искър за периода 2014 - 2020 г.	62
2.3.3.6. План за развитие на Община Кнежа за периода 2014 - 2020 година	63
2.3.3.7. Общински план за развитие на Община Левски за периода 2014-2020 г.	64
2.3.3.8. Общински план за развитие на Община Никопол за 2014 - 2020 г. .	65
2.3.3.9. Общински план за развитие на Община Плевен за периода 2014-2020 г.	66
2.3.3.10. Общински план за развитие на Община Пордим за периода 2014-2020 г.	68
2.3.3.11. Актуализация на Общинския план за развитие на Община Червен бряг 2014-2020 г.	69
2.3.4. Областна стратегия за развитие на Област Велико Търново за периода 2014 - 2020 г.	69



2.3.5. Планове на общини от Област Велико Търново 2014-2020	70
2.3.5.1. Общински план за развитие на Община Велико Търново за периода 2014-2020 г.	70
2.3.5.2. Общински план за развитие на Община Горна Оряховица за периода 2014-2020 г.	72
2.3.5.3. Общински план за развитие на Община Елена за периода 2014-2020 г.	75
2.3.5.4. Община Златарица - Общински план за развитие 2014-2020 г.	76
2.3.5.5. Общински план за развитие на Община Лясковец 2014-2020 г.	77
2.3.5.6. Общински план за развитие на Община Павликени за периода 2014-2020 г.	77
2.3.5.7. Общински план за развитие на Община Полски Тръмбеш за периода 2014-2020 г.	78
2.3.5.8. Общински план за развитие на Община Свищов (2014-2020).....	79
2.3.5.9. Общински план за развитие на Община Стражица 2014-2020 г.	81
2.3.5.10. Общински план за развитие на Община Сухиндол 2014-2020 г.	81
2.3.6. Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014-2020 г.	82
2.3.7. Планове на общини от Област Русе 2014-2020	83
2.3.7.1. Общински план за развитие 2014-2020 на Община Борово.....	83
2.3.7.2. Общински план за развитие на Община Бяла 2014-2020 г.	84
2.3.7.3. Общински план за развитие на Община Ветово 2014-2020	85
2.3.7.4. План за развитие на Община Две могили 2014-2020 г.	85
2.3.7.5. Общински план за развитие на Община Иваново 2014-2020 г.	86
2.3.7.6. Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014-2020 г.	87
2.3.7.7. Общински план за развитие 2014-2020, община Сливо поле	93
2.3.7.8. План за развитие на Община Ценово за периода 2014-2020 г.	94
2.4. Стратегически документи на Североизточен район.....	94
2.4.1. Регионален план за развитие на Североизточен район за периода 2014 - 2020	94
2.4.2. Областна стратегия за развитие на Област Добрич 2014-2020 г.	97
2.4.3. Планове на общини от Област Добрич 2014-2020	98
2.4.3.1. План за развитие на Община Балчик за периода 2014-2020 г.	98
2.4.3.2. Общински план за развитие на Община Генерал Тошево за периода 2014-2020 г.	100
2.4.3.3. Общински план за развитие на Община град Добрич за периода 2014-2020 г.	101
2.4.3.4. Общински план за развитие на Община Добричка 2014-2020	103
2.4.3.5. Общински план за развитие 2014-2020 г., община Каварна.....	103
2.4.3.6. Общински план за развитие на Община Крушари 2014-2020 г.	104
2.4.3.7. Общински план за развитие на Община Тервел 2014-2020 г.	105
2.4.3.8. Общински план за развитие на Община Шабла 2014-2020 г.	105
2.4.4. Областна стратегия за развитие на Област Силистра 2014-2020 г.	106
2.4.5. Планове на общини от Област Силистра 2014-2020	107
2.4.5.1. Общински план за развитие на Община Алфатар 2014-2020 година	107
2.4.5.2. Общински план за развитие на Община Главиница 2014-2020 г.	108



2.4.5.3. Общински план за развитие на Община Дулово за периода 2014-2020 г.	109
2.4.5.4. Общински план за развитие на Община Кайнарджа 2014 - 2020 г.	110
2.4.5.5. Общински план за развитие на Община Силистра за периода 2014-2020 г.	112
2.4.5.6. Общински план за развитие на Община Ситово 2014-2020 г.	114
2.4.5.7. План за развитие на Община Тутракан за периода 2014-2020.....	115
III. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ОКОЛНАТА СРЕДА	116
3.1. Регионални доклади за състоянието на околната среда на РИОСВ.....	116
3.1.1. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Велико Търново	116
3.1.2. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Враца.....	117
3.1.3. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Монтана	118
3.1.4. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Плевен	119
3.1.5. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Русе	119
3.2. Планове за управление в Дунавски район за басейново управление.....	120
3.2.1. План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016 - 2021 г.	120
3.2.2. План за управление на риска от наводнения в Дунавски район за басейново управление 2016 - 2021 г.	120
IV. ИНФОРМАЦИЯ ОТ НЕПРАВИТЕЛСТВЕНИ, БРАНШОВИ И БИЗНЕС ОРГАНИЗАЦИИ, ЧАСТНИ ИНВЕСТИТОРИ И ДР.	121
4.1. Проект „Утвърждаване на клъстер „Зелен товарен транспорт“, като фактор за развитие на интермодалния транспорт в България“	121
V. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ, РЕАЛИЗИРАНИ В ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2007 - 2013 г. В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ	122
5.1. Проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г.	122
5.1.1. Проекти в пътна инфраструктура	122
5.1.2. Проекти в речна инфраструктура	127
5.1.3. Проекти в железопътната инфраструктура.....	133
5.2. Проекти, финансирани по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013.....	134
5.2.1. Проекти на АПИ	134
5.2.2. Проекти на АПД.....	136
5.2.3. Проекти на общини.....	137



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 2.1. Общ преглед (вкл. запознаване) с наличните документи и информация от Техническото предложение (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“.

С разработения документ се постига изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.

Общият преглед на наличната документация и информация е важен етап за уточняване на базовата информация за изготвяне на аналитичната част от предварителното проучване. Регистрацията на необходимите данни за извършване на анализ предполага интерпретация на документалните данни от гледна точка на приложимостта им за изготвяне на анализ на текущото състояние на транспортната система и на интермодалните връзки в българската част на трансграничния регион Румъния - България. С извършването на прегледа ще бъде определена липсващата информация.

I. КОНСТРУКЦИЯ ЗА ИНТЕРПРЕТАЦИЯ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ДОКУМЕНТИТЕ

При запознаване с наличната документация и информация е приложен класическият (качествен) метод за проучване, в чиято основа стои механизмът на вникване в съдържанието и смисъла на текста. Извършено е трансформиране на проучвания документ от неговата първоначална в изследователска форма. Изградена е логическа конструкция за интерпретация на съдържанието на документа, която се основава на следните характеристики: вид и форма на документа; контекст; фактическо съдържание, достоверност на информацията; Характеристики, посочени в техническото предложение: автор, надеждност на документа като източник на информация и достоверност на информацията, са приложени само за документите, които не се определят като стратегически, а при стратегическите документи е посочено Решение № и институцията, която го е взела.



II. ИНФОРМАЦИЯ ОТ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

2.1. Стратегически документи на национално ниво

2.1.1. Национална стратегия за регионално развитие 2012-2022 г.

Име	Национална стратегия за регионално развитие 2012-2022 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	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.
Решение №	Документът е приет с Решение № 696 на Министерския съвет от 24.08.2012 г.
Фактическо съдържание	<p>НСРР дефинира стратегическата рамка на държавната регионална политика и поставя териториално обвързани цели и механизми за постигането им.</p> <p>Главната стратегическа цел на НСРР е „Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие, базирано на използване на местния потенциал и сближаване на районите в икономически, социален и териториален аспект.“</p> <p>В НСРР са дефинирани четири стратегически цели, свързани в различна степен и в различни аспекти с развитието на транспортната система:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Икономическо сближаване в европейски, национален и вътрешнорегионален план чрез развитие на собствения потенциал на районите и опазване на околната среда. • Социално сближаване и намаляване на регионалните диспропорции в социалната сфера чрез създаване на условия за развитие и реализация на човешкия капитал. • Териториално сближаване и развитие на трансграничното, междурегионалното и транснационалното сътрудничество. • Балансирано териториално развитие чрез укрепване на мрежата от градове-центрове, подобряване свързаността в районите и качеството на средата в населените места. <p>Пряко насочени към развитие на транспортната система са следните приоритети в рамките на стратегическите цели:</p> <p>Приоритет 1.1. Активизиране на специфичния потенциал на регионалните и местните икономики чрез подкрепа за повишаване конкурентоспособността на малкия и средния бизнес.</p>



	<p>Приоритет 2.2. Подкрепа на трудовата географска мобилност в районите.</p> <p>Приоритет 3.1 Развитие на трансграничното сътрудничество и мобилизиране потенциала на периферните гранични територии.</p> <p>Приоритет 3.2 Развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество, включително за постигане на стратегическите приоритети на макрорегионално ниво.</p> <p>Приоритет 4.1. Интегрирано устойчиво градско развитие и укрепване на полицентричната мрежа от градове.</p> <p>Приоритет 4.2. Подобряване на свързаността на районите в национален и международен план, включително с големите градски центрове в съседните страни.</p>
Достоверност	високо
Оценъчно съдържание	

Концепция за териториално - урбанистично развитие на българските райони

Европейски контекст

В редица **общоевропейски документи** се обръща сериозно внимание на териториалното измерение на кохезионната политика и на значението на градските центрове за постигане на териториално развитие. В тези документи се лансира при днешните условия на обединена Европа известната от миналия век концепция за полицентрично развитие на градове - полюси на растеж. Разчита се чрез полицентризма да се подобри общата картина на териториалното развитие и да се балансира развитието на регионите. 6

В проектите на ESPON полицентричното развитие е представено от мрежата от функциониращи урбанистични ареали (FUA) в европейското пространство. Оценено е, че България има следните нива на функциониращи урбанистични ареали :

- само един урбанистичен ареал - град с европейско значение - София и то отнесен към последната четвърта категория на тези метрополни ядра (MEGA).
- три ареала - градове с международно/национално значение (Пловдив, Варна и Бургас)
- 27 ареала - градове с регионално/локално значение (това са предимно средни градове и областните центрове).

В тази европейска класификация на градове-центрове към групата на градовете Пловдив, Варна и Бургас следва да се стремим да се включат и другите големи градове **Русе, Стара Загора и Плевен**, а по-късно и градовете **Благоевград, Велико Търново и Видин** като необходим център на северозападната периферия. Бройката от 27 града с регионално/ локално значение при подходяща политика за градско развитие след време тази бройка може да бъде увеличена с включването на още 8 градове, които без да са областни центрове, ще имат значение на организиращи центрове в районите.

В съвместния документ за пространствено развитие на държавите от Вишеградската четворка, България и Румъния е отчетен фактът, че полицентричното развитие създава необходимите очаквания за намаляване на



съществуващите регионални различия и осигуряване на равни условия за общо икономическо и социално развитие и за по-пълно използване на местния потенциал. С документа се изясняват полюсите на развитие и осите на развитие със значение за държавите от „четворката плюс две“. Полюсите на развитие включват ядрата на метрополиите или агломерациите, които създават импулси и повлияват благоприятно цялата зона на влияние. **Осите на развитие са ивици от териториите, които свързват отделните полюси с наличието на транспортна и друга инфраструктура.** В Съвместния документ за България основните полюси за развитие и оси за развитие се формират от:

1. Метрополната зона на столицата София (категория 0)

- **9 основни полюса на развитие с транснационално значение: Пловдив, Бургас, Варна, Стара Загора, Русе, Плевен, Видин, Благоевград, Велико Търново (категория 1);**

- Основните оси за развитие (категория 1) се формират на база на коридорите от трансевропейската транспортна мрежа TEN-T и на друга транспортна инфраструктура от европейско значение.

2. Второстепенните полюси на развитие и оси за развитие се формират от:

- **10 второстепенни центрове за развитие от национално значение: Враца, Габрово, Силистра, Добрич, Шумен, Сливен, Хасково, Кърджали, Смолян, Кюстендил (категория 2);**

- Второстепенни оси за развитие (категория 2) на база на друга транспортна инфраструктура от европейско значение.

В документа се подчертава важната роля на обвързаността на български градски центрове и урбанистични ареали с близко разположени в съседните страни. **В най-голяма степен такъв процес се очаква да протече между двойките градове, разположени по българо-румънската граница от двете страни на Дунав.**

СЕВЕРОЗАПАДЕН РАЙОН ОТ НИВО 2

Северозападният район от ниво 2 обхваща териториите на областите **Видин, Монтана, Враца, Плевен и Ловеч** и 51 общини. Като основни оси на урбанизационно развитие се извяват транспортните направления **Видин - Мотана - Враца - Мездра - София** и **София - Мездра - Плевен - Русе**. Второстепенни оси на развитие се формират по направленията **Никопол-Плевен-Ловеч-Троян, Козлодуй - Враца, Лом - Монтана**.

Делът на пътищата с национално и международно значение - автомагистрала и пътища I-ви клас е съответно 0.2% и 11.4%, по-нисък от средните стойности за страната. Районът преобладаващо се обслужва от регионална пътна мрежа, чийто относителен дял (88.4%) е по-висок от средния за страната (82.5%) и най-висок сред всички райони. Поддържането ѝ в добро експлоатационно състояние е определящо за доброто транспортно обслужване и подобряване на достъпността до центровете на развитие на различните териториални нива.

През територията на района преминава европейски транспортен коридор № 4, а по северната му граница река Дунав - транспортен коридор № 7. Транспортен коридор № 4 няма добра изграденост и технически параметри в територията на



района. Необходими са усилия за подобряване на състоянието му, предвид изграждането на моста над р. Дунав при Видин.

Железопътната мрежа е втора по значение и важност за осигуряване на транспортен достъп и обслужване на населението. Общата дължина на изградените и функциониращи жп линии на територията на района е 644 км, които съставляват 15.7% от жп мрежата на страната. Подходящата организация на жп услугите в комбинация с пътния и воден транспорт би допринесла в значителна степен за повишаване на конкурентоспособността на регионалната икономика. От особена значимост за развитието на района, заедно с развитието на водния транспорт, е модернизиранието на жп направление Видин - Мездра - София, като съставен елемент на инфраструктурата на Общоевропейския транспортен коридор № 4.

Водният транспорт по транспортен коридор № 7, река Дунав, се обслужва в пристанищата Видин, Лом и Оряхово, но няма онова значително влияние за икономиката на района, каквото е в състояние да предложи. Пристанище Лом е второто по големина дунавско пристанище в България, като изградената инфраструктура осигурява най-късата директна сухоземна връзка Лом - Солун. Пристанище Видин експлоатира четири пристанищни терминала, вкл. ферибота Видин - Калафат. И двете пристанища попадат в приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на международни комбинирани превози. Необходими са сериозни действия за използване на техния потенциал, вкл. и чрез реализиране на бъдещи проекти в изпълнение на Дунавската стратегия на ЕС Модернизиранието на жп линията Видин - Мездра - София, изграждането на скоростен път Видин-София, както и развитието на пристанищата като мултимодални логистични центрове, ще осигури провеждането на мултимодални превози с положително влияние върху бъдещото икономическо развитие на СЗ район.

Средносрочната перспектива до 2020 г. за регионите в Европа поставя Северозападния район между най-силно уязвимите европейски райони пред предизвикателствата на глобализацията, демографските, климатичните и екологичните промени. Рисковете с климатичните промени са свързани с евентуалната активизация на водната и ветрова ерозия, наводненията, засушаването и възможното засилване на свлачищните процеси, които са характерни за района. Вътрешните реки в района са в най-добро екологично състояние в страната.

Потенциали за развитие:

- Благоприятното географско положение, съхранените природни дадености и културното и историческото наследство са възможност за развитие на туризма и нарастване на потенциала на туристическата индустрия;
- Качеството на околната среда и екологичните условия повишават привлекателността на територията за обитаване, бизнес и туризъм;
- Транспортната инфраструктура - трансевропейски транспортни коридори - № 4 и № 7 (река Дунав), пристанищата и фериботните комплекси, мултимодалните превози и изграждането на втори мост на р. Дунав при Видин - Калафат и трети мост при Оряхово - Бекет, са потенциали за развитие на бизнеса и туризма, както и за ефективно трансгранично сътрудничество;



- Добър шанс за района е доизграждането на автомагистрала Хемус в прогнозния период и подобряване на меридиалните връзки на север до Дунав и на юг до Стара планина и през планината;
- Районът има потенциал за териториално сближаване в развитието на урбанизационния ареал на Видин и Калафат;
- Река Дунав притежава сериозен транспортен и енергиен потенциал и като воден ресурс има важно значение за икономическото развитие на района.

СЕВЕРЕН ЦЕНТРАЛЕН РАЙОН ОТ НИВО 2

Северният централен район обхваща териториите на пет области - Габрово, Велико Търново, Русе, Разград и Силистра и 36 общини. Районът граничи с Румъния. Три от петте области попадат в обхвата на Дунавския трансграничен регион - Силистра, Русе и Велико Търново.

Основните оси на урбанизация са паралелните Плевен - Русе и Плевен - Велико Търново и меридионалната Русе - Велико Търново - Габрово - Казанлък - Стара Загора - Хасково - Кърджали - Маказа. Тази ос ще има продължение на север Русе - Гюргево - Букурещ и ще бъде с транснационално значение.

В района са развити всички видове транспорт - автомобилен, железопътен, воден и въздушен. През територията на района преминават коридор № 7 - трансевропейският воден път Рейн - Майн - Дунав от Ротердам до Сулина и коридор № 9, който свързва северна, средна и източна Европа с Егейско море. Няма изградени и функциониращи участъци от автомагистрала. В района относителният дял на първокласните пътища (15.6%) е почти равен на средния за страната. Необходимо е ускорено изграждане на автомагистрала и скоростни пътища, особено по международните направления, които имат основна роля за интегрирането на района със съседни страни и райони в България. Гъстотата на регионалните пътища от II и III клас (0.167 км/км²) е по-висока от средната за страната (0.144 км/кв.км) и най-висока от всички райони.

Железопътният транспорт е добре развит. Общата дължина на изградените и функциониращи жп линии на територията на района е 631 км, които съставляват 15.40 % от жп мрежата на страната.

Водният транспорт е представен от международното пристанище Русе и пристанищата в Свищов, Тутракан и Силистра. Приоритетите на Дунавската стратегия в България залагат изграждането на интермодален терминал в Русе и развитие на най-голямото пътническо речно пристанище в страната.

Въздушният транспорт е представен от международното летище Горна Оряховица и летище Щръклево до Русе. Предвижда се в бъдеще летище Щръклево да се развие като гражданско летище за национални цели. Факторът, който ще влияе върху въздушния транспорт на Северен централен район, е летището, което предстои да бъде изградено на около 30 км от Гюргево.

Средносрочната перспектива до 2020 г. за регионите в Европа поставя Северен централен район сред силно уязвимите пред предизвикателствата на глобализацията, демографските, климатичните и екологичните промени.



На територията на СЦР в общините Велико Търново и Горна Оряховица има територии с много сериозни **екологични проблеми** в резултат на замърсяване на въздуха, водата и почвата над допустимите норми. Ерозия на почвата и свлачищни процеси се наблюдават по бреговете на река Дунав.

Потенциали за развитие:

- Централното и стратегическо географско положение на района и добрата транспортна достъпност го определят като важен републикански транспортен кръстопът. На територията на района се пресичат два от основните Паневропейски транспортни коридори - транспортен коридор № 7 и транспортен коридор № 9, допълнени от коридора ТРАСЕКА: Европа - Кавказ - Азия;
- Има възможности за развитие на интермодален транспорт по въздух, вода и суша, тъй като добре са развити всички видове транспорт - автомобилен, железопътен, воден и въздушен;
- Добър шанс за района е възможността за доизграждане на автомагистрала Хемус в прогнозния период;
- На територията на района се намира единственият мост в българската част на река Дунав, чрез който се осъществява връзка със съседна Румъния, страните от ОНД, Близкия и Далечния Изток и Азия;
- Русе има перспективи за трансгранично коопериране в еврорегион Русе - Гюргево, което би имало сериозно транснационално значение;
- Концентрацията на множество единични и групови недвижими културни ценности и наличието на природни ценности дават възможности за развитие на културен, екологичен, аграрен, приключенски, винен и религиозен туризъм;
- Река Дунав като транспортен и енергиен потенциал и като воден ресурс, има важно значение за икономическото развитие на района.

СЕВЕРОИЗТОЧЕН РАЙОН ОТ НИВО 2

Североизточният район от ниво 2 обхваща териториите на областите Варна, Добрич, Шумен и Търговище и 35 общини.

Като основни оси на урбанизационно развитие се извяват транспортните направления Търговище - Шумен - Варна и крайбрежната ос Шабла - Каварна - Балчик - Варна - Бургас.

Към 2010 г. делът на пътищата с национално и международно значение (автомагистрали и пътища I клас) е 21.3%, по-висок от средния за страната (17.5%), а гъстотата им е 0.039 км/км², най-висока от всички райони (средната за страната е 0.031 км/км²). Най-голямо значение за интегрирането на района в националната и европейската пътна мрежа имат първокласният път Е-772 (Ябланица - Велико Търново - Шумен), път I-7 (Силистра - Шумен - Ямбол - Елхово), път Е-70 (Русе - Варна) и път Е-87 (Дуранкулак - Варна - Бургас - Созопол - Малко Търново), които са предвидени за изграждане като автомагистрали или скоростни пътища. Регионалната пътна мрежа от II и III клас е с гъстота, равна на средната за страната и допълва транспортното обслужване, като едно от най-важните направления за района е Силистра - Добрич - Варна. В района действат четири гранично-контролни пропускателни



пункта, два сухоземни с Румъния и два морски (пристанище Варна и Фериботен комплекс и пристанище Балчик).

Железопътният транспорт е представен от три главни жп линии и осигурява пътническата и товарна дейност. Общата дължина на изградените и функциониращи ж.п. линии на територията на района през 2010 г. съставляват 11.8% от ж.п. мрежата на страната.

Морският транспорт е добре развит. Международното пристанище Варна е важен център на транспортната система на страната, през който преминава голяма част от вноса и износа ни. Пристанището има важна роля за цялостното развитие на икономиката на района и като фокус на трафик от Европейските транспортни коридори № 7, № 8 и № 9, създава отлични условия за транзитиране на товари между Европа, Близкия и Далечния Изток. Пристанище Балчик е специализирано по отношение износа на зърно, а предвиденото за модернизация най-дълбоководно наше дунавско пристанище - Силистра, ще допълва пристанище Русе.

Въздушният транспорт е представен от летище Варна ЕАД, което е с международен статут. Почти 99% от пътничкооборота се формира от туристи през четирите летни месеца на годината.

Потенциали за развитие:

- Стратегическото географско разположение, добре изградената транспортна инфраструктура - европейски транспортни коридори, пътна и ж.п. инфраструктура, международно пристанище, международно летище, правят района привлекателен за разполагане на бизнес и за нарастване на чуждестранните инвестиции;

- Подходящите условия за реализиране на комбинирани превози на товари „море-река” (връзка р.Дунав - Черно море) и „море - път/ ж.п. линия” са потенциал за развитие на транспорта като важен сектор на регионалната икономика;

- Районът има потенциал да се развива като източен портал на ЕС и чрез трансгранично и транснационално сътрудничество да създава по-добри условия за комуникация със страните от Централна и Западна Европа и Азия;

- Центърът на района Варна е град с национално/транснационално значение според европейската класификация на урбанистични ядра (FUA) и като “европейска порта”, има потенциали в бъдеще да попадне в категорията на градове с общоевропейско значение (MEGA);

- Съхранената и атрактивна природна среда с наличие на множество защитени територии и с богато биоразнообразие, както и богатото културно наследство дават възможност за силно развит туристически сектор - морски, яхтен, културен, аграрен, екологичен туризъм, развитие на рибарството и аквакултурите;

- Районът има значителен потенциал за по-широко използване на ВЕИ. Има отлични възможности за развитие на ветроенергетиката, тъй като крайбрежните територии попадат в т. н. Зона на голямата ветроенергетика. Природните условия са подходящи за използване на слънчевата енергия за производство на електроенергия, има възможности за разполагане на слънчеви



и фотоволтаични инсталации. Североизточният район има потенциал и за използване на геотермална енергия.

В Националната стратегия за регионално развитие 2012-2022 г. са формулирани следните цели, рефериращи към темата на настоящото предварително проучване:

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. Това е от особено важно значение за големите градски центрове от първо и второ ниво и тяхната обвързаност в европейските мрежи на градовете. На първо място стои обвързаността със столиците и другите големи градски центрове в съседни страни от Югоизточна Европа и страните от Вишеградската четворка. От значение за постигане на по-добра свързаност с големите градове в съседни страни са АМ „Струма“ за Солун и Атина, АМ „София-Калотина“ и АМ „Марица“ за Белград и Истанбул, скоростен път „София-Видин“ за Будапеща, АМ „Хемус“ и скоростен път „Велико Търново - Русе“ за Букурещ и скоростен път „Перник-Кюстендил-Гюешево“ за Скопие.

Специфична цел 2: Подобряване на транспортната свързаност в национален план, чрез развитие на пътната инфраструктура с регионално значение.

Пътищата от II и III клас имат изключително важно значение за осигуряване свързаността и транспортните връзки между регионите и вътре в тях, с което се създават благоприятни условия за функциониране на фирмите и предприятията в районите, за осигуряването на достъпа им до пазарите на стоки, суровини и бизнес услуги. Същевременно за населението в региона пътните връзки от II и III клас осигуряват достъпа до общинските и областните центрове, където се предоставят услуги от по-висок клас на гражданите - административни, образователни, здравни, културни, търговски и др.

По същество, с тази цел се дава териториален ориентир за приоритизиране на секторната транспортна програма по отношение на постигането на по-добра свързаност между районите и вътре в районите и подобряване на мрежата от пътища от II и III клас особено за Югоизточен и Югозападен район. В нейна подкрепа е и Цел 3 на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.: „Подобряване на регионалното и социално развитие и свързаност“. Транспортната и комуникационната свързаност е от решаващо значение за функционирането на районите и градовете и за сближаването в национален и общеевропейски план.

Предвижда се да се обърне специално внимание на второкласните пътища преминаващи паралелно на брега на р. Дунав и свързващи дунавските общини една с друга, както и пътищата от II и III клас, преминаващи паралелно на южната граница и свързващи териториите на общините от граничния район. 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. Всъщност зоната на влияние е зона на взаимна обвързаност. От една страна благотворното влияние на града - център върху по-малките градове и селски населени места в района се проявява по отношение на предоставянето на периодични и епизодични услуги в сферите на образованието, здравеопазването, културата и др. услуги. А от друга страна 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. Подобряването на достъпността е най-наложителна в граничните и планинските райони.

Дейностите по специфичната цел предвиждат реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, осигуряваща или подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги.

2.1.2. Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.

Име	Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.
Вид и форма	Концепция
Контекст	Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г. е средносрочен стратегически документ. Заедно с Националната стратегия за регионално развитие 2012 - 2022 г. тя е основен документ в най-новото ни законодателство и дългоочакван инструмент за интегрирано планиране и устойчиво пространствено, икономическо и социално развитие.
Решение №	Документът е приет с Протокол № 47.61 на Министерския съвет от 19.12.2012 г.
Фактическо съдържание	Дава насоките за устройство, управление и опазване на националната територия и акватория и създава предпоставки за пространствено ориентиране и координиране на секторните политики.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	



Най-северната главна ос „запад-изток“ се формира от Приоритетна ос 18 на TEN-T (река Дунав), свързваща всички изявиени Европейски центрове от Дунавските страни. Като воден път, тази ос има преди всичко международно значение и по-малко влияние върху организацията на националното пространство. Наличието все още на само един мост прави реката по-скоро естествено препятствие, отколкото интеграционна ос.

Като национална урбанизационна ос, тази приоритетна ос от TEN-T ще се изяви след реализацията на редица предвиждани проекти. Пускането в експлоатация на втория комбиниран мост - Видин/Калафат ще свърже пътната и жп мрежа на България с тези на Румъния и другите страни от ЕС. Изграждането на мостове при Оряхово-Бекет и Силистра-Калъраш също ще допринесе до засилване на трансграничните контакти и засилване ролята на граничните градове като урбанизационни центрове.

Много важен проект, свързан с тази ос е изграждането на скоростен път Русе-Шумен и модернизация на жп линията. Сухопътната отсечка Русе-Варна представлява алтернативен сегмент на ОЕТК № 7 и дава по-бърза връзка между транспортната магистрала “Рейн- Майн-Дунав”/Пристанище Русе-Пристанище Варна-Кавказките страни - страните от Централна Азия, Иран и Близкия изток.

Модернизацията на пристанищата Видин и Русе, които са част от основната мрежа TEN-T и Лом, Оряхово, Свищов и Силистра, включени в широкообхватната мрежа TEN-T, ще укрепи урбанизационната роля на тези градове в системата от населени места, а изграждането на интермодален терминал в Русе ще утвърди ролята му на силен урбанизационен балансър в северната част на страната.

Описаните главни оси на модела на транспортната инфраструктура осигуряват международните връзки на страната със съседните и други страни от ЕС, свързвайки преди всичко главните урбанизационни центрове в страната и тези от съседните страни. За постигане на желания модел на умерен полицентризм е необходимо развитие и на второстепенни оси (в международен план), но с национално значение за балансираното развитие на системата от населени места.

Второстепенна Крайдунавска ос „Видин - Силистра” (Северна хоризонтала)

Доизграждането и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, включително и изграждане на велосипедна алея, ще спомогне за усвояване потенциала на периферните крайбрежни територии и балансиране на системата от населени места. Заедно с река Дунав като воден път, направлението ще има важно значение за интегриране на областите и общините, разположени по крайбрежната територия и засилване на териториалното сътрудничество със съседните гранични райони.

Допълнителен ефект за укрепването на по-малките урбанизационни центрове по Дунавското крайбрежие ще има и подобряването на транспортните връзки на пристанищата към бъдещата АМ „Хемус”, предвидени в Дунавската стратегия на Европейския съюз.



2.1.3. Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.

Име	Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България дефинира рамка за постигане на желанието на България да има устойчива пътна система. Устойчива пътна система е тази, която създава еднакви възможности за намаляване на емисиите на въглероден диоксид чрез оптимизация на поддръжката и развитие на пътната мрежа, способстващи за икономическо развитие.
Решение №	Документът е приет с Решение № 337 на Министерския съвет от 05.05.2016 г..
Фактическо съдържание	Стратегията оценява факта, че цялата пътна мрежа е взаимосвързана независимо от класа на пътищата. Всяко влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа. По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	Стратегията спира своето действие след приемането на Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г. (приета с Решение № 337 на Министерския съвет от 05 май 2016 г.)

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

Име	Стратегия за развитие на транспортната система на Република България за периода до 2020 г.
Вид и форма	Стратегия. Форматът на Стратегията за развитие на транспортна система на Република България за периода до 2020 г. съответства на формата на стратегическите документи на Европейския съюз.
Контекст	Стратегията очертава най-важните насоки за развитие на транспортната система в следващия десетгодишен период. Въз основа на определените в нея приоритети и мерки се изготвят средносрочни и краткосрочни програми и планове.
Решение №	Документът е приет с Протокол № 13.13 на Министерския съвет



	от 07.04.2010 г.
Фактическо съдържание	Средносрочните програми (4 г.) планират действията, проектите и задачите на правителството, което управлява страната в този период. Краткосрочните програми представляват план за действие за предстоящата година със съответни срокове и отговорници. Планираните средства от Държавния бюджет се определят в тригодишната бюджетна прогноза, като се следват насоките за развитие от посочените по-горе документи. Всички стратегически документи в следващия десет годишен период трябва да бъдат съобразени с настоящата Стратегия.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	

На основата на многофакторния анализ за състоянието на транспортния сектор в Република България, насоките за развитие на транспортната политика на Европейския съюз и очертаващите се тенденции, Стратегията определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са:

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

Стратегическите приоритети на транспортния сектор 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.

Визията е към 2020 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.



2.2. Стратегически документи на Северозападен район

2.2.1. Регионален план за развитие на Северозападния район за периода 2014-2020 г.

Име	Регионален план за развитие на Северозападния район за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	<p>Регионалният план за развитие (РПР) на Северозападен район (СЗР) 2014-2020 г. е планов документ, с който се определят средносрочните цели и приоритети за устойчиво интегрирано регионално и местно развитие. Основна функция на плана е да осигури връзката и координацията между целевата концепция на националните и европейски документи за развитие на страната през периода 2014-2020 г., включително Национална стратегия за регионално развитие 2012-2022 г. и необходимите цели и действия за развитие на района при отчитане на неговите специфични условия и потенциали за развитие.</p> <p>Регионалният план за развитие на Северозападен район има интегрален характер и съчетава в себе си мерки и дейности в различни сектори за подобряване на условията и факторите за растеж, които се нуждаят от дълговременна и целенасочена подкрепа. В плана са разгледани и тенденциите в пространственото развитие на района и направени предложения за организация и развитие на територията на основата на политиките, заложи в Националната концепция за пространствено развитие на Република България 2012-2025 г. и други европейски документи в областта на пространственото и градско развитие.</p>
Решение №	Документът е приет с Решение № 459 на Министерския съвет от 01.08.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортна инфраструктура и достъпност
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	<p>Пътна инфраструктура</p> <p>Най-голямо значение за интегрирането на района в националната и европейска пътна мрежа имат пътищата с европейска категоризация: първокласен път Е-79 по направление на Трансевропейския коридор №4 „Видин-Монтана-Враца -София-Кулата“, първокласен път Е-772 „София-Ябланица-Севлиево-Велико Търново-Търговище-Шумен-Варна“ и първокласен път Е-83 „София-Плевен-Бяла-Русе“.</p> <p>По-слабо развита е пътната мрежа в областите Монтана и Враца, където гъстотата на пътната мрежа с национално значение е около два пъти по-ниска от средната за страната, а</p>



тази с регионално значение е с гъстота близка до средната за района. С най-висока гъстота на националната пътна мрежа в СЗР са областите Ловеч и Видин, но тя е по-ниска от средната за страната.

Като цяло за района определяща роля за транспортното обслужване и осигуряването на достъп до населените места в областите имат пътищата втори и трети клас, което определя необходимостта от цялостно подобряване на експлоатационното им състояние и параметри.

Железопътна мрежа и обслужване

Железопътната мрежа е втора по значение и важност за осигуряване на транспортен достъп и обслужване на населението. Общата дължина на изградените и функциониращи ж.п. линии на територията на района е 644 км, които съставляват 15.7% от ж.п. мрежата на страната. Гъстотата на изградената ж.п. мрежа е 33.67 км/ 1000 кв. км, по-ниска от средната стойност за страната - 36.66 км/ 1000 кв. км. , а след влизане в експлоатация на Дунав мост 2, който е с комбинирано предназначение, натовареността на ж..п мрежата ще се увеличи.

Важна роля за развитието на района имат и второстепенните жп линии „Брусарци-Лом“, „Бойчиновци-Берковица“, „Ясен-Черквица“, „Левски-Свищов“ и „Левски-Троян“.

В настоящия момент незадоволителното състояние на ж.п. гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав са главна причина за отлива на пътниците от железопътния транспорт. В този контекст е важно да се стимулира и направи по-атрактивен железопътния транспорт в района с цел опазване на природната среда и ограничаване на замърсяванията от автомобилния транспорт.

Воден транспорт

Водният транспорт по транспортен коридор № 7, река Дунав, се обслужва в пристанищата Видин, Лом и Оряхово, но няма онова значително влияние за икономиката на района, каквото е в състояние да предложи. Пристанище Лом е второто по големина дунавско пристанище в България, като изградената инфраструктура осигурява най-късата директна сухоземна връзка Лом - Солун. Пристанище Видин експлоатира четири пристанищни терминала, вкл. ферибота Видин - Калафат. И двете пристанища попадат в приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на международни комбинирани превози. Необходими са сериозни действия за използване на техния потенциал, вкл. и чрез реализиране на бъдещи проекти в изпълнение на Дунавската стратегия на ЕС. Независимо от силно ограничената дейност на речния транспорт в момента, пристанищната инфраструктура е с висок работен капацитет и добър потенциал за обслужване,



	<p>въпреки че част от пристанищните съоръжения не са в добро техническо състояние и влошени технологични възможности. Модернизирането на ж.п. линията Видин - Мездра - София, изграждането на скоростен път Видин-София, както и развитието на пристанищата като мултимодални логистични центрове, ще осигури провеждането на мултимодални превози с положително влияние върху бъдещото икономическо развитие на СЗР.</p> <p>Другото важно за района транспортно направление - в посока запад-изток, също се нуждае от развитие на транспортната инфраструктура, с оглед повишаване възможностите както за териториално, така и икономическо и социално сближаване. Доизграждането на АМ "Хемус" ще допринесе за това, а подобряването на транспортните връзки от автомагистралата към Дунавските пристанища ще създаде условия за по-пълно и ефективно използване на местния потенциал за развитие.</p> <p>Северната граница на Северозападния район съвпада с река Дунав - единствената плавателна река у нас. Транспортният потенциал на реката е огромен, особено след изграждането на канала „Рейн-Майн-Дунав“. Водният път на река Дунав е един от Трансевропейските транспортни коридори - №7, които имат важна роля за интеграцията на регионите от Югоизточна Европа в единния пазар на ЕС.</p>
--	--

2.2.2. Областна стратегия за развитие на Област Видин 2014-2020

Име	Областна стратегия за развитие на Област Видин 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията определя средносрочните цели и приоритети за развитие на област Видин и е в съответствие с Националната стратегия за развитие, Регионалния план за развитие на Северозападния район за планиране и др. При нейното разработване са взети в предвид целите, приоритетите и финансовите условия на политиката за сближаване на Европейския съюз през периода 2014-2020г., както и предвижданията на оперативните програми. Стратегията на област Видин е тясно свързана и с Общинските планове за развитие, за които тя е основен ориентир, източник на идеи и стратегически документ за разработване на цели и приоритети.
Решение №	приета с Решение № 1 на Областния съвет за развитие от 11.07.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната мрежа
Достоверност	Висока
Оценъчно	Основен проблем за пътната мрежа остава недоизградената



съдържание	<p>инфраструктура и липсата на средства за поддържане и текущи ремонти на съществуващата пътна мрежа. Необходими са значителни подобрения, реконструкция и ремонт. В лошо състояние е и четвъртокласната пътна мрежа в областта, която обхваща около 45% от общата дължина на пътната мрежа. На територията на Област Видин се намират ГКПП Връшка чука, ГКПП Брегово, ГКПП Видин - Речна гара и ГКПП Видин - Ферибот.</p> <p>Териториално поделение "Пристанище Лом", към Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, управлява инфраструктурата и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, разположени в района от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав.</p> <p>Изводи Област Видин се характеризира със сравнително висока гъстота на пътната мрежа, но качеството на повечето пътища е незадоволително. Голям е делът на IV-класните пътища, които са в лошо състояние; Остава актуална необходимостта от изграждане на обходни трасета на транспортната мрежа, с цел извеждане на транзитния транспорт от чертите на общинските центрове и другите населени места; Транспортната система в Област Видин обхваща сравнително добре развита пътна мрежа, воден, железопътен транспорт, и потенциална възможност за развитие на въздушен транспорт. Това предполага възможности за развитието на интермодален транспорт и утвърждаването на областта като транспортен и логистичен център.</p>
------------	---

2.2.3. Планове на общини от Област Видин 2014-2020

2.2.3.1. План за развитие на Община Белоградчик 2014 - 2020 г.

Име	План за развитие на Община Белоградчик 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е главен стратегически документ за планиране на интегрирано развитие, който се разработва за 7-годишен период, съвпадащ с плановия период на Европейския съюз и в съответствие с нормативните изисквания.
Решение №	приет с Решение № 565 на Общинския съвет от 26.06.2014 г.
Фактическо съдържание	В документа е представено инфраструктурно развитие, свързаност и достъпност на територията и транспорта, като част от техническата инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Транспортната мрежа в община Белоградчик е представена предимно от



третокласни и общински пътища, като дължината на републиканските пътища е 86,36 км, а на общинските 55,24 км. В близост до града преминава трансевропейският път Е-79, който е част от транспортен коридор IV, свързващ Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена – Братислава – Дьор – Будапеща – Арад – Букурещ – Кюстенджа/Крайова – София – Солун / Пловдив – Хасково – Истанбул. Първокласният път представлява главната пътна връзка с останалите части на страната.

Достъпът до общината и гр. Белоградчик с ж.п. транспорт е ограничен чрез гара Орешец (свързана с гр. Белоградчик чрез 11 км общински път).

Състоянието на пътната мрежа се характеризира с малка ширина на настилка, липса на банкети, тежки ситуационни геометрични елементи, стари съоръжения с недостатъчна ширина, но сравнително добре поддържана настилка, като в отделни участъци тя е в много лошо състояние. През изминалия програмен период са взети мерки за обновяване и отремонтване на общинската пътна мрежа, като по-конкретно са основно асфалтирани 2 км до с. Дъбравка, по 3 км до селата Пролазница и Крачимир, напълно са обновени 0,4 км при с. Струиндол, отремонтвани са 6,5 км (изкърпване на пътища до и в м. Куцаровци, и до и в селата Върба, Сливовник, Чифлик, Стакевци и Граничак) и са изкърпени 10 км пътища до село Салаш. Приложените мерки имат положителен ефект, но е необходимо подобряване на състоянието на ключови участъци от пътната мрежа, осигуряващи връзката между населените места, както и достъпът до туристическите забележителности в района.

Гранично полицейско управление 02 ст. Белоградчик, обхваща част от северозападния дял на Стара планина. В зоната за отговорност преминава международният път Е-79, а също така и пътят от ГКПП Връшка Чука с активен пътникопоток от Сърбия за вътрешността на страната. От началото на 2003 г. ГПУ Белоградчик преминава на пряко подчинение към РГС Драгоман. Зоната за отговорност на ГПУ Белоградчик е с дължина 54 618 м. Районът на участъка обхваща част от северозападния дял на Стара планина - от 500 м. южно от връх "Бабин нос" до "Ломски дял".

2.2.3.2. Общински план за развитие на Община Бойница за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие 2014-2020 на Община Бойница
Вид и форма	План
Контекст	При разработването на Общинския план са следвани разпоредбите на Закона за регионално развитие и Правилника за прилагане на Закона за регионалното развитие (ППЗРР) и по-специално на чл. 13 и чл. 34, както и на Методическите указания за разработване на Национална стратегия за регионално развитие на Република България (2012-2022), Регионални планове за развитие на районите от ниво 2 (2014-2020), Областни стратегии за развитие (2014-2020) и Общински планове за развитие (2014-2020), одобрени през септември 2011 г. от министъра на регионалното развитие и



	благоустройството.
Решение №	Общинският план за развитие (ОПР) на община Бойница за периода 2014-2020 г. е разработен в рамките на ДБФП № 13-13-99/25.11.2013г., финансиран по Оперативна програма „Административен капацитет 2007-2013”.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура (третокласни и четвъртокласни пътища).
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	В община Бойница транспортното обслужване на хора и товари се осъществява само с автомобилен транспорт.

2.2.3.3. Общински план за развитие на Община Брегово за периода 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Брегово за периода 2014-2020
Вид и форма	План
Контекст	Планът отчита и целите и приоритетите на Националната програма за развитие „България 2020”, както и на Стратегията „Европа 2020”. В процеса на разработване са отчетени и хоризонталните приоритети на регионалната политика - устойчиво развитие, равни възможности и социално включване. При разработването на плана са отчетени нормативната и институционална среда за неговото прилагане, изпълнение, наблюдение и оценка.
Решение №	Документът е изготвена по проект №13-13-94/12.11.2013 г. „Подобряване на процеса на разработване и прилагане на политики в община Брегово”, финансиран от Оперативна програма „Административен капацитет”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд
Фактическо съдържание	Представена е транспортна инфраструктура и транспортния достъп
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Пътна инфраструктура: На територията на община Брегово е изградена 63,3 км пътна мрежа, разпределена по класове както следва: II-ри клас - 20 км., III-ти клас - 14,3 км. и IV-ти клас - 29 км.</p> <p>Пристанищна инфраструктура: Село Връв е единственото населено място в общината, разположено непосредствено на брега на река Дунав. В селото има речен пристан, който не функционира (функционирал до 1955 г. като пристанище за стопански стоки). В този участък река Дунав е най-дълбока в непосредствена близост до българския бряг и корабоплаването, извършвано на фарвартера, е най-близо до българския бряг. Това прави перспективно бъдещо възстановяване на пристана, като подобна интервенция следва да бъде обвързана с развитието на алтернативните форми на</p>



	<p>туризъм в региона, вкл. транснационалния проект „Вело Дунав“ и речните туристически походи, осъществявани през летните месеци.</p> <p>Железопътна инфраструктура. На територията на община Брегово не е изграден железопътен транспорт. Най-близката железопътна гара е гара Видин, на 55 км. от гр. Брегово, чрез която общината се свързва с националната и европейската железопътна мрежа. Значително по-близо до общинския център се намира жп - линията Зайчар - Неготин - Прахово, разположена на сръбска територия. Най-близката до гр. Брегово жп спирка е на около 2 км от КГПП Брегово.</p>
--	--

2.2.3.4. Общински план за развитие на Община Видин за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Видин за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие 2014-2020 г. на Община Видин /ОПР/ е основен документ за стратегическо регионално развитие на местно ниво. Планът има за задача да определи целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано социално-икономическо развитие на общината, които трябва да бъдат постигнати през настоящия планов период. Стратегическата рамка на ОПР се базира на съществуващия потенциал на община Видин, на нейните вътрешни предимства, определени чрез анализ на текущото състояние, оценката на перспективите за развитие и широко обществено консултиране. Планът отразява политиките, залегнали в действащите европейски, национални, регионални и областни стратегически документи, имащи пряко или косвено отношение към регионалното развитие.
Решение №	приет с Решение № 25 на Общинския съвет от 09.03.2016 г.
Фактическо съдържание	Представена е инфраструктурно развитие, свързаност и достъпност на територията, като е описано състоянието на транспортна инфраструктура, включваща пътната мрежа; железопътната мрежа; водния транспорт и въздушния транспорт. Направени са и основни изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в община Видин.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	
<p>Пътна мрежа. Дължината на републиканската пътна мрежа /първо-, второ- и третокласни пътища/, е 123,5 км, които се равняват на 56,6% от общата дължина на пътната мрежа на общинско ниво.</p> <p>Основна транспортна ос в община Видин е първокласен път I-1, който е част от международен път E79 и осъществява транспортна връзка между гр. Видин и</p>	



ГКПП Кулата - Промахон. Маршрутът на първокласния път в рамките на областта е в направление - граница Румъния - Мост „Нова Европа“ - Видин - Димово - Ружинци - граница област Монтана. След като напуска територията на областта, той преминава през областите Монтана, Враца, София и Благоевград и достига до Солун /Р. Гърция/. Пътят е част от трансевропейски транспортен коридор №4, Дрезден/Нюрнберг - Прага - Виена/Братислава - Будапеща - Крайова - Видин - София - Солун/Пловдив - Истанбул, който осъществява транспортна връзка между Централна и Югоизточна Европа. Дължината на първокласен път I-1 на територията на община Видин е в порядъка на 30,5 км, които формират 24,7% от републиканската пътна мрежа на местно ниво /123,5 км/.

През територията на община Видин не преминават автомагистралаи.

С важно значение за развитието на транспортната инфраструктура, се отличава изградеността при гр. Видин мост на река Дунав - мост „Нова Европа“, чието официално откриване е през юни 2013 г. Чрез моста се осъществява пътна и железопътна транспортна връзка между българския гр. Видин и румънския град Калафат.

Сред основните проблеми на пътната мрежа на местно ниво, се открояват незадоволителното

състояние и качествени характеристики на голяма част от общинските пътища в областта, които се нуждаят от рехабилитация и ремонтни дейности.

Железопътна мрежа.

Територията на община Видин се пресича от VII главна железопътна линия София - Видин /част от трансевропейски транспортен коридор №4/. Дължината жп линия в рамките на общината е в порядъка на 47,0 км, в т.ч. 36,0 км /76,6%/ електрифицирани. Гъстотата на железопътната мрежа на местно ниво възлиза на 0,09 км/км².

Трасето на жп линията София - Видин се обслужва от бързи и пътнически влакове. Необходимото време за преодоляване на около 200 километровото разстояние между столицата и гр. Видин с бърз влак е в порядъка на около 5 часа. Това се явява изключително сериозен проблем, засягащ комфорта на пътниците по жп трасе.

През 2013 г. територията на общината се обслужва общо от 8 бр. вътрешни пътнически линии /в т.ч. 6 бр. - „от“ и „до“ гр. София и 2 бр. регионални линии до гр. Мездра/. Международните пътнически линии са 4 бр. - „до“ и „от“ Крайова /Р. Румъния/.

В резултат на откриването на втори мост на р. Дунав през месец юни 2013 г. - мост „Нова Европа“, който свързва общинския център - гр. Видин и румънския град Калафат, в средата на 2014 г. стартира и железопътен трафик в направление Видин - Калафат. От края на 2014 г. стартира и редовна жп международна линия в направление София - Будапеща - София, преминаваща през моста Видин-Калафат /мост „Нова Европа“/.

Благоприятно влияние върху развитието на жп транспорт на местно, областно и национално ниво, ще окаже планираното цялостно реновиране на жп линия София - Видин по линия на Оперативна програма „Транспорт“, което ще осигури пътуванията между градовете Видин и София да се реализират в рамките на 150 минути. Модернизацията на жп линия е част от цялостната



реконструкция на жп участъци по протежение на трансевропейски транспортен коридор №4 на територията на България - Свиленград - Пловдив - София - Видин.

Воден транспорт

През територията на община Видин преминава част от трасето на трансевропейски транспортен коридор №7 Рейн - Майн - Дунав, който осъществява транспортна връзка между Черно и Северно море.

Единствената плавателна река и главна речна артерия на територията на област Видин е р. Дунав. Град Видин е разположен на десния бряг на р. Дунав, на която от км 785.00 до км 795.00, е разположено Пристанище-Видин, което експлоатира четири производствени района: „Видин - Север“ - локализиран в Северна промишлена зона, от км 793.500 до км 793.700 на р. Дунав; „Фериботен комплекс Видин“ - разположен в Северна промишлена зона, от км 792.800 до км 793.000 на р. Дунав; „Видин - Център“ - намира се в централната част на гр. Видин, от км 789.900 до км 791.300 на р. Дунав; „Видин - Юг“ - намира се в Южна промишлена зона от км 785.00 до км 785.200 на р. Дунав.

Разположението на пристанищната инфраструктура предоставя лесен достъп до пътните

транспортни съоръжения в гр. Видин - жп, автобусна и речна гара. Поради това за преминаващите

през пристанищния терминал /пристигащи и заминаващи пътници главно от круизни кораби/, не съществува необходимост от използване на допълнителен автотранспорт, за да достигнат до

историческия център на града.

Състоянието на товарните пристанищни терминали е лошо, работата им е сезонна и няма организиран планов характер. Състоянието на Речна Гара Видин е изключително лошо. Гарата не отговаря на никакви съвременни критерии. На нейна територия се намират обекти и офиси

несъвместими с функциите ѝ на речна гара. Необходим е проект за нейното пълно обновление и привеждане към международните стандарти.

Въпреки изключителния потенциал за развитие на водния транспорт на територията на област Видин, на този етап той остава нереализиран.

Въздушен транспорт

На около 6 км от гр. Видин - край с. Иново, се намира гражданско летище изградено през 1973 г. От 1999 г. летището не функционира. Към днешна дата летището е под управлението на областния управител на Видин. Областна администрация Видин проучва възможността за обновяване функциите на летището и предоставянето му на концесия. Летателната площадка може да обслужва самолети с тегло до 5700 кг и до 19 пътници на борда. Към момента на разработване на настоящия анализ все още не са постигнати резултати относно възобновяване дейността на летище Видин.

Най-близко разположеното действащо гражданско летище до област Видин в страната, се намира в град София /на около 220 км от гр. Видин/. С цел подобряване на транспортната достъпност между областния и общински център и столицата, транспортни фирми в страната предлагат трансфер до летище София под формата на услуга, която се отличава с нерегулярен характер. Друга логистична възможност е значително по-близко разположеното от



летище София летище Крайова на територията на Р. Румъния.

Всички прилежащи сгради към летище Видин са в лошо състояние, като пистата има нужда от обновление и привеждане към съвременните изисквания за безопасност на полетите. Реален шанс за развитието на летището би била възможността за разширение на пистата /до 2560 метра/, което да позволи кацането на по-големи самолети.

Основни изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в община Видин

Пътна мрежа: Територията на община Видин се обслужва от пътища I-ри, II-ри и III-ти клас, които са част от републиканската пътна мрежа. Тяхната обща дължина е 123,5 км, които съставляват 56,6% от общата дължина на пътната мрежа в общината /218,3 км/. Най-висок е делът на третокласните пътища, които формират 48,6% /60,0 км/ от републиканската пътна мрежа в общината. Общинската пътна мрежа е представена от пътища, осъществяващи транспортна връзка между населените места в общината. Основен проблем тук се явява незадоволителното състояние на общинските пътища, голяма част от които не отговарят на съвременните изисквания за безопасност и комфорт на движението. Съществува необходимост от предприемане на ремонтни действия за подобряване състоянието на общинската пътна мрежа в община Видин.

Железопътна мрежа:

През община Видин преминава VII главна железопътна линия София - Видин, която е част от трансевропейски транспортен коридор №4. Състоянието на жп транспорт се свързва с незадоволителните технически параметри /ниска скорост, лошо състояние на жп гарите, морално остарели жп вагони/, които са причина за наблюдавания отлив на пътници. Успешно решение в общоприетия стремеж към повишаване качеството на жп услуги /комфорт и сигурност на пътуванията, се явява планираната модернизация на жп линия София - Видин, която е част от мащабния проект за цялостна реконструкция на жп линията в направление Свиленград - Пловдив - София - Видин.

Воден транспорт:

През територията на община Видин преминава единствената плавателна река на територията на страната - р. Дунав, която е част от трансевропейски транспортен коридор №7 Рейн - Майн - Дунав, свързващ Черно със Северно море. Пристанище-Видин експлоатира четири производствени района, а разположението на пристанищната инфраструктура предоставя лесен достъп до пътническите транспортни съоръжения в гр. Видин - жп, автобусна и речна гара. Сред основните изводи за състоянието на водния /речен/ транспорт на територията на общината, се откроява неоползотворения в достатъчна степен потенциал за неговото развитие. В резултат на извършения анализ на транспортната инфраструктура в община Видин, можем да заключим, че стратегическото транспортно-географско местоположение на гр. Видин, предопределено от неговата транспортна достъпност и отвореност, превръщат общинския център в единственото подходящо място в рамките на областта, на което е възможно изграждането на Интермодален транспортен терминал, който да обслужва товарни и пътнически превози.



2.2.3.5. План за развитие на Община Грамада 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Грамада 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е главен стратегически документ за планиране на интегрирано развитие, който се разработва за 7-годишен период, съвпадащ с плановия период на Европейския съюз и в съответствие с нормативните изисквания.
Решение №	приет с Решение № 215 на Общинския съвет от 31.01.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортна мрежа и видовете транспорт
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Пътната мрежа на територията на общината възлиза на 68,8 км. в т.ч.: пътища I клас - 12 км; пътища II клас - 0 км; пътища III клас - 38,2 км; пътища IV клас - 30,6 км. Община Грамада се свързва с националната ж.п. мрежа чрез ж.п.гара Срацимир.

2.2.3.6. План за развитие на Община Димово 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Димово 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Документът е съобразен с нормативната и институционална среда за неговото прилагане, изпълнение, наблюдение и оценка. Използването на интегрирания подход за планиране наложи целите и приоритетите на общинския план за развитие като стратегически документ да бъдат съгласувани и да предвиждат взаимодействие с факторите, условията и потенциала за специфичното пространствено развитие на Общината, мрежата от населени места и отделните сектори залежали в устройствените планове и схеми за развитие на територията на Общината.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	Представена е транспортна мрежа и видовете транспорт
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	От изключително важно значение е предприемането на адекватни стъпки и инициативи от страна на общинската администрация по отношение на изграждането на международен път Е - 79 - в района на гр. Димово - с. Ружинци.

2.2.3.7. Общински план за развитие на Община Кула (2014-2020 г.)

Име	Общински план за развитие на Община Кула (2014-2020 г.)
Вид и форма	План



Контекст	Общинският план за развитие на община Кула е документ за стратегическо планиране, който определя средносрочните цели и приоритети за устойчиво интегрирано регионално и местно развитие на територията на Общината. Той има интегрален характер, като определя необходимостта от реализация в общината на дейности в различни сектори, с цел създаване на по-добри условия за балансирано и устойчиво социално-икономическо и териториално развитие и преодоляване на съществуващите диспропорции общински център-периферия.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	Представена е пътна инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Община Кула разполага с 29.7 км второкласна републиканска пътна мрежа и 13.7 км - третокласни пътища. Общината е свързана с всички населени места в страната и посредством международен път Е-79 с ГКПП "Връшка чука".

2.2.3.8. Общински план за развитие на Община Макреш 2014-2020

Име	Общински план за развитие на Община Макреш 2014-2020,
Вид и форма	План
Контекст	Предназначението на Общинския план за развитие на Община Макреш за периода 2014 -2020 г., от нормативна и практическа гледна точка, е документ за стратегическо планиране на устойчиво интегрирано развитие на територията. Пространствения обхват на ОПР включва село Макреш и прилежащите и шест села. С разработването и приемането на Общинския план за развитие на общината се цели да се постигне сериозен напредък в управлението и планирането, като се очаква с изпълнението на плана да се решат ключови въпроси във връзка с икономическото, социалното и екологичното развитие на местните общности.
Решение №	приет с Решение № 360 на Общинския съвет от 15.07.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Извън териториалния обхват на общината преминава IV Паневропейски транспортен коридор. Връзката се осъществява предимно с автомобилен транспорт като общината се характеризира със ниска гъстота на пътна мрежа. Железопътният път, свързващ общината с областния център и вътрешността на страната е разположен на 10 км. от общинския център - Макреш. В настоящият момент гара Макреш е закрыта, използва се само като ж.п. спирка и



	обслужва само пътнически влакове по направление София - Видин - София. Дължината на ж.п. мрежата е 1.300км.
--	---

2.2.3.9. Общински план за развитие на Община Ново село за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Ново село за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Визията за развитие на Община Ново село акцентира върху два основни аспекта: повишаване качеството на живот и развитие на условията за икономическо развитие. Нейното формулиране е подчинено на логиката на визията на Областната стратегия за регионално развитие на Област Видин и отчита насоките в националните стратегически документи за периода 2014-2020.
Решение №	приет с Решение № 4 на Общинския съвет от 17.07.2014 г.
Фактическо съдържание	Представени са пътища и други видове транспорт, обществен транспорт.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Транспортните връзки в общината се осъществяват от шосеен транспорт. На територията на Община Ново село минава и една основна водна артерия - река Дунав. Това предполага развитието на воден транспорт и воден туризъм в общината както и възстановяването на статута на пристанището, което би могло да служи за товарно - разтоварна дейност, както и за пристан на кораби, возещи туристи.

2.2.3.10. Общински план за развитие на Община Ружинци 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Ружинци 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общински план за развитие на община Ружинци за периода 2014-2020г. е основен инструмент за прилагане на регионалната политика на общинско ниво, за ефективно управление на Общината и е съобразен с изискванията, залегнали в стратегическите насоки и законодателството на ЕС в областта на регионалната политика. Като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, свързани общо от стремежа към по - висок жизнен стандарт на хората в Общината и устойчиво развитие.
Решение №	приет с Решение № 239 на Общинския съвет от 13.09.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортни мрежи - пътища, видове транспорт
Достоверност	висока



Оценъчно съдържание	<p>Първокласният път Е - 79 е разположен по трасе от 16 км. и е основна връзка за селата: Плешивец, Черно поле и Гюрнич, свързващи се с отклонения които са категоризирани като пътища от IV клас. Пътната мрежа в общината е физически остаряла и създава сериозни проблеми за движението на транспортните средства. От особено важно значение за община Ружинци е възстановяването на пътната и ж.п. мрежа. Тя ще облекчи сега съществуващите контакти между представителите на бизнеса, ще способства за развитието на местни малки производства, специфични за региона - предимно за преработване на селскостопанската продукция.</p>
---------------------	---

2.2.3.11. Общински план за развитие за периода 2014-2020 г., община Чупрене

Име	Общински план за развитие за периода 2014-2020 г., община Чупрене
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е основният инструмент за управление на община Чупрене през следващите седем години. Той следва да интерпретира и конкретизира общата законодателна и стратегическа рамка на регионалното развитие в България и Европа, да изяви местната специфика и да предложи аргументирани решения за социалните, икономическите, екологичните, културните и управленските предизвикателства по пътя към устойчивото интегрирано и пространствено развитие на Общината.
Решение №	приет с Решение № 398 на Общинския съвет от 06.10.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната мрежа
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Община Чупрене е най-отдалечената община от Областния център Видин и е по-близо до Монтана и Лом. Това поражда и по-особения характер на превозите и маршрутите до посочените градове.</p> <p>Най-близката магистрала е „Хемус“, мястото за свързване е гр. Ботевград - на 140 км. Разстоянието до главен международен път Е79 е 22 км. Разстоянията до областните центрове в Северозападна България са: Видин - 70 км, Монтана - 65 км и Враца - 100 км.</p> <p>През територията на общината преминават Републиканските пътища III-102 и III-114. Изградената пътна мрежа включва общо 68,8 км., от които 38,5 км. третокласен път (цитираните Републикански пътища) и 30,3 км. местни общински пътища - IV-ти клас.</p> <p>През територията на общината не преминават железопътни</p>



	линии. Най-близката ЖП гара е гара Орешец (Област Видин) на линията Видин-София. Гарата отстои на 30 км. от с. Чупрене. Транспортът до там се осъществява посредством автобусна линия.
--	--

2.2.4. Областна стратегия за развитие на Област Враца 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Враца 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Областната стратегия за развитие на област Враца за периода 2014 - 2020 г. е разработена на основание чл. 12 от Закона за регионалното развитие и в съответствие със стратегическата ориентация на регионалната политика в Европейския съюз и националните цели и приоритети за регионално развитие. Областната стратегия е съгласувана с Решение №5 от 29 май 2013 г. на Регионалния съвет за развитие на Северозападния район за планиране. С Решение № 1 на Областния съвет за развитие от 08 октомври 2013 г. са направени допълнения към стратегията. Публикувана е консолидираната версия на документа.
Решение №	приета с Решение № 1 на Областния съвет за развитие от 17.07.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Транспортната система в Област Враца е представена от добре развита пътна мрежа, воден и железопътен транспорт. Това предоставя изключително добри възможности за развитието на интермодален транспорт и утвърждаването на областта като транспортен и логистичен център. От първостепенно вътрешно и международно значение за област Враца са преминаващите през територията ѝ важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Възможности за развитие: 1.Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността в област Враца чрез реализиране на проекти за развитие на скоростен път "Видин - Ботевград", скоростен път Оряхово - Враца, железопътните линии "Видин - София" и "Мездра - Горна Оряховица". 2. Развитие на инфраструктурата за речен транспорт, изграждане на мост над р. Дунав - „Оряхово - Бекет”.



2.2.5. Планове на общини от Област Враца 2014-2020

2.2.5.1. Общински план за развитие на Община Борован 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Борован 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Борован за периода 2014-2020 г. определя общата рамка и насоките за развитие на Общината (в средносрочен план), съответстващи на целите и приоритетите на по-високите нива и обуславящи постигането на устойчивост в развитието на общинската териториална и социална общност.
Решение №	Разработен е по проект „Ефективни политики на партньорство през следващия програмен период, в помощ на община Борован“, финансиран от Оперативна програма „Административен капацитет“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд”
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Първокласна пътна мрежа през общината липсва. Всички населени места са свързани с общинския център с общински пътища. Железопътният проект, който е трябвало да свързва Враца с Оряхово, като преминава през община Борован така и не е реализиран.

2.2.5.2. Общински план за развитие на Община Бяла Слатина 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Бяла Слатина 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие и програмата към него се явяват инструмент за управление на общината през следващия програмен период от членството на България в ЕС (2014-2020 г.). Целта и задачите на плана са да бъдат приложени на местно ниво европейските, националните и регионалните стратегически приоритети, съобразно конкретните нужди и специфика при рационално използване на общинските характеристики и възможности.
Решение №	Общинският план е разработен по проект „Ефективни местни политики - гаранция за устойчиво развитие на община Бяла Слатина“, финансиран по Оперативна програма „Административен капацитет“
Фактическо съдържание	Представено е инфраструктурно развитие, свързаност и достъпност на територията



Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Републиканската пътна мрежа на територията на общината е общо 89,823 км и е съставена от пътища с категория само от II и III клас пътища. От републиканските пътища, минаващи през територията на Община Бяла Слатина, с приоритетно значение е път II-15, който свързва областния център - град Враца с град Оряхово и намиращия се там ферибот. Другият път със стратегическа функция е II-13, който осигурява връзката между област Плевен с международния път Е 79, в посока към град Видин. Този път свързва Община Бяла Слатина с община Криводол и намиращите се там села.

2.2.5.3. Общински план за развитие на Община Враца за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Враца за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Враца за периода 2014-2020 г. е индикативен документ за стратегическо планиране, който се явява основен инструмент за осигуряване на необходимата планова основа за устойчиво интегрирано развитие на територията на Общината. Същият се фокусира върху местните сравнителни предимства, ресурси и потенциали на Община Враца и същевременно е в съответствие с предвижданията на Областна стратегия за развитие на Област Враца за периода 2014-2020 г., както и с останалите политически и стратегически документи, формиращи Европейската и националната регионални политики.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на общината преминават важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Град Враца е пресечна точка на два от най-големите европейски транспортни коридори - коридор №4 (Дрезден/Нюрнберг-Прага-Виена/Братислава-Будапеща-Крайова/ Консанца-Видин-Враца-София-Солун/Пловдив-Истанбул), чието значение нараства след влизането в експлоатация на Дунав модн 2 и коридор №7 (Рейн-Майн-Дунав). През общината минава път II-15, който е гръбнакът на пътната инфраструктура във Врачанка област. Чрез него се осъществява връзката с най-натоварения в момента български ферибот в гр. Оряхово, както и с коридор №7. Електрифицирана линия свързва град Враца с Мездра-София-



	<p>Роман- Червен бряг, Видин и Лом. Връзката със съседните райони се осъществява и чрез второкласни и третокласни пътища.</p> <p>Основните транспортно-комуникационни оси са развити в западно-източно направление (по протежението на път E79), както и по протежението на второкласния път 15, в направлението към мизия и Оряхово.</p>
--	---

2.2.5.4. Общински план за развитие на община Козлодуй за периода 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на община Козлодуй за периода 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на община Козлодуй за периода 2014 - 2020 годинана е разработен на основание чл. 13, ал. 3 и чл. 24, т. 1 от Закона за регионалното развитие и съгласно чл. 37, ал. 1 от Правилника за прилагане на Закона за регионалното развитие. В окончателния вариант на плана са отразени всички направени препоръки от заинтересованите страни по време на обществените обсъждания на проекта на ОПР и тези, формулирани в Предварителната оценка на плана.
Решение №	приет с Решение № 308 на Общински съвет - Козлодуй от 24.09.2013 г.
Фактическо съдържание	Представено е инфраструктурно развитие, свързаност и достъпност на територията
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През община Козлодуй преминава важният европейски транспортен коридор №7 Рейн - Майн - Дунав. Най-близките пристанища до гр. Козлодуй се намират на 30 км - гр. Оряхово, където има фериботна връзка с Румъния и на 40 км - гр. Лом. Пътната мрежа на община Козлодуй е добре развита. Всичките пет населени места имат добра пътна свързаност помежду си. Град Козлодуй се намира на 81 км от областния център гр. Враца и на 200 км от столицата София.

2.2.5.5. Общински план за развитие на Община Криводол за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Криводол за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Основният инструмент за развитие и управление на Община Криводол се явява Общинският план за развитие. Общината цели да постигне напредък в управлението и планирането с разработването и приемането на този документ. Основната цел



	на Общинския план за развитие е да предложи обща рамка и методика от конкретни действия за устойчиво развитие на местно ниво.
Решение №	Разработен е по проект „Оптимизиране на процеса на провеждане и мониторинг на политиката на Община Криводол“, финансиран по ОПАК
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Община Криводол е сравнително отдалечена от европейски коридори, което създава ограничения в развитието ѝ. През територията на общината преминава жп линия от Мездра за Враца, Криводол и Бойчиновци.

2.2.5.6. Общински план за развитие на Община Мездра 2014- 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Мездра 2014- 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е основен документ за стратегическо планиране и програмиране. Съдържанието на Общинския план за развитие на община Мездра 2014-2020 г. е съобразено с изискванията на чл. 13, ал.2 от Закона за регионалното развитие и на Методическите указания на МРРБ за разработване на Националната стратегия за регионално развитие на Република България /2012-2022 г./, Регионалните планове за развитие на районите от ниво 2 /2014-2020/ г./, Областните стратегии за развитие /2014-2020 г./ и Общинските планове за развитие /2014-2020 г./
Решение №	приет с Решение № 478 на Общинския съвет от 30.01.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура и транспортния достъп до общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Разположена в южната част на област Враца, община Мездра е една от малкото общини в областта, които имат предимството пряко да се обслужват от Трансевропейския транспортен коридор ЕТК №4 -Дрезден/Нюрнберг -Прага - Виена/Братислава -Гьор -Будапеща -Арад -Констанца/Крайова - Видин -София - Солун/Пловдив -Истанбул. ЕТК №4 провежда международните потоци между Румъния, България и Гърция посредством българския участък Видин -Враца/Мездра -София - Кулата, като осигурява връзка между р. Дунав и Бяло море. До пускането в експлоатация на вече изградения комбиниран мост Видин /Калафат, на границата България/Румъния, коридорът функционира посредством ферибот Видин/Калафат. Пътища Въпреки доброто пространствено ситуиране на общината по



	<p>отношение на Трансевропейската и Републиканска транспортна система, изградеността на пътната мрежа е недостатъчно развита в качествено отношение. Направлението на ЕТК №4 се формира от първокласния път I-1 Видин-Враца/Мездра-София - автомагистрали и/или скоростни пътища не са изградени. Пътят е включен в Европейското споразумение за главните международни пътни артерии (AGR) под № E79 и е единственият път с национално значение, обслужващ област Враца и община Мездра.</p> <p>Предстои завършване на рехабилитацията на път II - 16 (Мездра-Ботевград)- Ребърково-Елисейна, който се изпълнява по Проект транзитни пътища V -ЛОТ 17.</p> <p>Предвидено да започне строителството на още две ленти на първокласния път Мездра-Ботевград, като целта е да стане скоростен, с габарит Г 20 и значително да се подобрипропускателната му способност.</p> <p>Железопътен транспорт. Железопътният транспорт е втория по значимост за транспортното обслужване в общината и социално-икономическото ѝ развитие.</p> <p>Ж.п. гара Мездра е един от основните жп възли в Северна България, който осигурява връзка между двете главни жп линии, обслужващи Северозападен район: II главна ж.п. линия „София-Мездра-Г.Оряховица-Варна”, включена в Европейското споразумение за главните международни жп линии (AGC) и VII главна ж.п. линия „Видин-Мездра-София-Кулата”, включена в Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти (AGTC). Двете ж.п. линии /заедно с V главна ж.п. линия София-Кулата/ формират</p> <p>направлението на Трансевропейския транспортен коридор №4.</p> <p>В община Мездра има 6 гари - Мездра, Мездра-юг, Елисейна, Зверино, Ребърково и Руска Бяла и 5 спирки Люти брод, Крета, Моравица, Брусен и Ослен Криводол.</p> <p>Гара Мездра е сред най-натоварените пътнически гари в страната- средно на денонощие през нея преминават около 80 влака.</p> <p>Реконструкцията на гара Мездра се предвижда във връзка с присъединяването на новата жп линия Видин-София към ж.п. линията София-Варна. В края на 2012г. е обявена тръжна процедура за този проект.</p> <p>В настоящия момент незадоволителното състояние на жп гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав са главна причина за отлива на пътниците от железопътния транспорт. В този контекст е важно да се стимулира и направи по-атрактивен железопътния транспорт с цел опазване на природната среда и ограничаване на замърсяванията от автомобилния транспорт.</p>
--	--



	Големите криви и наклони по трасето на главната железопътна линия Видин-Мездра-София ограничават движението до максимална скорост 70 км/ч. Предвижданото строителство на скоростна ж.п. линия по направление Видин- Мездра - София, която да осигури пълноценното функциониране на ЕТК №4, ще осъвремени транспортното обслужване и ще стимулира икономическото развитие и на община Мездра.
--	--

2.2.5.7. Общински план за развитие на Община Мизия 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Мизия 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Мизия за периода 2014-2020 г. (ОПР) е водещ средносрочен стратегически и програмен документ, който очертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано местно развитие, като отчита специфичните характеристики, възможности, ресурси и потенциал на Общината. Хоризонтът на Общинския план за развитие е 7-годишен и съвпада с периода на действие на Областната стратегия за развитие на област Враца, Регионалния план за развитие на Северозападния район и с периода на програмиране на помощта от Европейските фондове. Освен хармонизацията на целите и приоритетите в контекста на регионалната политика на ЕС, съответствие е постигнато и по отношение на методите за управление, наблюдение, оценка, а също и при изготвянето на индикатори за отчитане на постигнатите резултати и въздействие от прилагането на мерките и изпълнението на Плана.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	Представена е транспортно-комуникационната система на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Сухопътен транспорт. Републиканската пътна мрежа е втори и трети клас. Връзката на селищата от общината с останалата част на страната се извършва единствено чрез пътната мрежа. Железопътен транспорт. Най-близките жп гари са гр. Лом на 65 км. и гр. Враца също 65 км. Въздушен транспорт. Най-близкото летище е Аерогара - София на 180 км. Речен транспорт. Северната граница на община Мизия е р. Дунав. Най-близкото пристанище е на 14 км-Оряхово. На територията на община Мизия се намира частно товарно пристанище, близо до Козлодуй. Необходимо е изграждане на път от с. Сараево до пристанището.



2.2.5.8. Общински план за развитие на Община Оряхово 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Оряхово 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Оряхово за периода 2014-2020 г. е документ за стратегическо планиране на устойчиво интегрирано развитие на територията на Общината, който се разработва в съответствие с предвижданията на Областната стратегия за развитие на Област Враца за периода 2014-2020 г. Общинският план за развитие определя средносрочните цели и приоритети за развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциала на Общината, от една страна и стратегическите насоки за разработване на целите и приоритетите на общинските планове за развитие, съдържащи се в съответната областна стратегия за развитие за периода до 2020 г., от друга страна.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	Представена е транспортната система на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>В община Оряхово е развит както сухопътен, така и воден транспорт по река Дунав. Железопътната връзка, осъществяване чрез теснолинейката Оряхово-Червен бряг е закрыта преди повече от 10 години. Пътната транспортна инфраструктура на община Оряхово включва два второкласни пътя, а именно: II-15 - Враца-Оряхово, който свързва областния център с град Оряхово и намиращия се там Фериботен комплекс „Оряхово - Бекет”; II-11- разположен е покрай река Дунав и осигурява връзка на крайречните градове Оряхово, Мизия и Козлодуй, с областите Монтана и Плевен. Те осъществяват връзката на град Оряхово с Мизия и Враца. Връзката с Кнежа се осъществява с третокласен път. Налице е пътна връзка има между всички населени места в общината. В по-голямата си част пътната инфраструктура е остаряла и амортизирана и с цел осигуряване на по-бърза и безопасна връзка между населените места е необходима рехабилитация на пътната настилка. Като тежко е оценено състоянието на отсечката между Лесковец и Остров и между Остров и Вадин.</p> <p>Стартирал е проект за ремонт на общинските пътища до селата Селановци и Остров. Към 2011 година са ремонтирани Път II-15 Враца - Оряхово, участък: от км 0+000.00 до км 3+028 и път II-11 Гиген - Милковица, участък: от км 174+867 до км 196+144.</p> <p>По направление на второкласните пътища се намира ГКПП Оряхово.</p> <p>Фериботната връзка свързва градовете Оряхово и Бекет</p>



	<p>осигурява връзка с транспортен коридор 7 Рейн - Майн - Дунав като осигурява преки връзки със страните от Дунавския басейн. Пристанищният комплекс в Оряхово е пригоден за интензивен стокообмен на хора и товари. Пристанището осигурява 3 корабни места с обща дължина 170 метра и максимална дълбочина 1,80 м. Складовите площи са общо 5362 кв. м. , 4 400 кв. м. от които - открита.</p> <p>Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на река Дунав.</p> <p>Потенциалът, с който разполага ГКПП - Оряхово и двата ферибота -румънски и български, позволява за 24 часа да се обработват 200 изходящи и 200 входящи тежкотоварни камиона. Състоянието на инфраструктурата има важно социално и икономическо значение за развитието на общината. Необходими са сериозни инвестиции за възстановяване и поддържане на пътната инфраструктура. Към настоящия момент е необходима приоритизация с цел фокусиране на средства в най-неотложните ремонти. Поддържат се вътрешни и външни редовни автобусни линии,</p>
--	--

2.2.5.9. Общински план за развитие на Община Роман за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Роман за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие съдържа анализ на икономическото и социално развитие на Общината, анализ на силните и слабите страни, възможности и заплахи, стратегическа рамка за развитие за периода 2014-2020г., която е насочена към актуалните проблеми и нужди на Общината и същевременно включва местния потенциал в реализирането на целите и приоритетите за развитие, обща оценка на необходимите ресурси за реализация на плана, системата от индикатори за организиране на наблюдението, оценката и актуализацията на плана, описание на необходимите действия за прилагане принципа на партньорство и осигуряване на информация и публичност, както и Програма за реализация на Плана, дейности за осигуряване на информираност и публичност и мерки за организация на изпълнението и контрол.
Решение №	Общинският план е разработен по проект „Ефективна



	координация и партньорство при разработването на стратегически документи и провеждането на политики в Община Роман“, финансиран по ОПАК.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура и достъпност на територията.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Републиканската пътна мрежа в община Роман включва пътища с обща дължина 120 км, като 20 км от тях са без настилка. Стратегически важен за общината е третокласния път Мездра - Роман (път III-29.1), осигуряващ връзката на община Роман с областния център Враца и с международните пътища: Е - 83 (връзка със Североизточна България); Е - 79 (Общ Европейски Транспортен Коридор ОЕТК № 4 - Дрезден / Нюрнберг- Прага - Виена/ Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Констанца/ Крайова- София - Солун). Железопътен транспорт. Железопътната мрежа в общината е относително добре развита. Град Роман е разположен на централната ж.п. линия София - Варна на 104 км. от гр. София, 47 км от гр. Враца и 32 км от гр. Мездра. Има ж.п. отсечка гр. Роман - гр. Шумен. В общинския център е разположена съвременна ж.п. гара.

2.2.5.10. Общински план за развитие на Община Хайредин за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Хайредин за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е основен документ за стратегическо планиране на устойчиво и интегрирано местно развитие, който се разработва в съответствие с предвижданията на Областната стратегия за развитие на Област Враца и Регионалния план за развитие на Северозападен район. Той е документ, който отразява принципите и подходите на европейската политика за регионално развитие, като съчетава в себе си мерки и дейности в различни сектори за създаване на условия за балансирано и устойчиво развитие на Общината, съобразно нейните специфики.
Решение №	приет с Решение № 410 на Общинския съвет от 28.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общината има перферно разположение спрямо главните транспортни оси, преминаващи през областите Враца и Монтана. Пресича се от два третокласни пътя на



	републиканската пътна мрежа. Най-близкото пристанище е Оряхово и фериботният комплекс Оряхово.
--	--

2.2.6. Областна стратегия за развитие на Област Монтана 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Монтана 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията за развитие на Област Монтана е основен стратегически документ, който определя целите и приоритетите на областната политика за развитие през периода 2014-2020 г. и съгласува целите и приоритетите на плановите документи от по-високите нива - Националната стратегия за регионално развитие и Плана за развитие на Северозападен район, с политиките и ресурсите на общинското ниво. Тя е документ, който отразява принципите и подходите на европейската политика за регионално развитие, ориентирана към икономическото и социалното сближаване и формира общата рамка за развитие на областта. Областната стратегия има интегрален характер, като обхваща създаването на условия за балансирано и устойчиво развитие на областта и общините в нея.
Решение №	приета с Протокол на Областния съвет за развитие от 27.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и транспортен достъп
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	Бъдещото икономическо развитие на областта има предимството да разчита на развитието на Приоритетна ос №7 от TEN-T (международният път Е-79), който пресича областта и свързва Западна и Централна Европа с Гърция. С голяма важност е и второкласен път II- 81 Лом-Монтана-Берковица-София през прохода Петрохан, който свързва Пристанище Лом с международния път Е-79. Изграждането на тунел под прохода "Петрохан" с дължина около 9 км, който ще осигурява най-кратка връзка с южната част на страната, би подобрило още повече транспортното обслужване на областта и допринесло за икономическото оживяване на целия район.

2.2.7. Планове на общини от Област Монтана 2014-2020

2.2.7.1. Общински план за развитие на Община Берковица 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Берковица 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на община Берковица е документ



	за стратегическо планиране, който определя средносрочните цели и приоритети за устойчиво развитие на територията на общината. Като планов документ от последно йерархично ниво, Общинския план за развитие осъществява връзката между стратегическите планови документи на национално, регионално и областно ниво - Национална стратегия за регионално развитие, Регионален план за развитие на Северозападен район за планиране, Областната стратегия за развитие на Област Монтана.
Решение №	приет с Решение № 1130 на Общинския съвет от 08.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Сухопътен транспорт. През територия преминава един от основните пътища, обслужващи област Монтана: второкласният II-81 Лом -Монтана -София, свързващ Пристанище Лом с областния център Монтана и София, пресичайки направлението на международния път Е-79 «граница Румъния -ферибот Видин -Димово - Монтана -Враца - Мездра - София». ЖП транспорт. Обслужването на община Берковица с жп транспорт се осъществява посредством жп отклонението Бойчиновци-Монтана-Берковица от VII главна жп линия Видин-Бойчиновци-Мездра/София. От жп гара Бойчиновци, жп клонът свързва областния град Монтана и общинския център Берковица в южната част на областта. Жп линията е единична, електрифицирана, с обща дължина 36 км. Общината се обслужва от жп гара Берковица и ж.п. спирките в с. Бокиловци и с. Боровци. В настоящия момент незадоволителното състояние на жп гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав са главна причина за отлива на пътниците от железопътния транспорт. В този контекст е важно да се стимулира и направи по-атрактивен железопътния транспорт с цел опазване на природната среда и ограничаване на замърсяванията от автомобилния транспорт.

2.2.7.2. Общински план за развитие на Община Бойчиновци за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Бойчиновци за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие съдържа анализ на икономическото и социално развитие на Общината, анализ на силните и слабите страни, възможности и заплахи, стратегическа рамка за развитие за периода 2014-2020, която е



	насочена към актуалните проблеми и нужди на общината и същевременно включва местния потенциал в реализирането на целите и приоритетите за развитие, обща оценка на необходимите ресурси за реализация на плана, системата от индикатори за организиране на наблюдението, оценката и актуализацията на плана, описание на необходимите действия за прилагане принципа на партньорство и осигуряване на информация и публичност.
Решение №	приет с Решение № 315 на Общинския съвет от 30.01.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и транспортния достъп
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Община Бойчиновци има периферно разположение спрямо главните транспортни оси, част от трансевропейската транспортна мрежа, каквито за областта се явяват ЕТК № 4 (участък Видин - София) и ЕТК № 7 (р. Дунав).</p> <p>Пътна мрежа. Територията на община Бойчиновци се пресича от четири третокласни пътя от републиканската пътна мрежа. През територията ѝ не преминават автомагистрала, както и пътища от първи и втори клас. Най-важен за икономическото развитие на общината е РП III-101, който свързва община Бойчиновци с пристанище и фериботен комплекс Оряхово на р. Дунав. Изграждането на трети Дунав мост Оряхово - Бекет, идентифициран като потенциал за развитие на СЗР в Националната стратегия за регионално развитие 2012- 2022, би оказало значителен ефект за възраждане на икономиката и стимулиране на промишлеността и търговията на територията на общината.</p> <p>Железопътна мрежа. Община Бойчиновци е на първо място в област Монтана по брой на ЖП гари и спирки - общо пет. През територията на община Бойчиновци преминава ЖП линия № 7 Мездра - Видин, която свързва гр. София с гр. Видин и гр. Лом, както и второстепенната ЖП линия - Бойчиновци - Берковица. На линия № 7 са разположени две гари - ЖП гара Бойчиновци, която е стратегически ЖП възел за пътнически превози и ЖП гара Мърчево, която разполага и с товарен терминал.</p> <p>Общата дължина на ЖП линиите на територията на общината е 28 км, като всичките са единични и електрифицирани. Поради характера на ЖП гарите в Бойчиновци и Мърчево при тях има добре развита коловозна мрежа. Основните товари се движат по направленията от Лом/Видин към София и от София към пристанище Лом, като обемът им в последните години е намалял значително.</p> <p>Съществуващите предпоставки за развитие на ЖП транспорта като най- евтин и екологичен вид транспорт, както и свързаността му с РП III-101 до фериботен комплекс Оряхово</p>



	<p>определят стратегическия потенциал на товарна гара при с. Мърчево. Изграждането на товарен терминал за комбинирани превози, съчетаващ ЖП и шосеен транспорт е възможност за съживяване на местната икономика чрез експедиция на произведената продукция по направления Лом/ Оряхово (до р. Дунав) и оттам по направленията към Централна и Западна Европа или Черно море. Незадоволително е състоянието на ЖП гарите, като сградния фонд и прилежащата му инфраструктура имат нужда от основен ремонт. Това се отнася с особена важност за двете основни гари - ЖП гара Бойчиновци и ЖП гара Мърчево, които имат потенциал за развитие за обслужване на населението и бизнеса чрез пътнически и товарни превози.</p> <p>Съществуващата ЖП инфраструктура има ключово значение за община Бойчиновци и е важна предпоставка за нейното икономическо и социално развитие в дългосрочен аспект. Това изисква целенасочени усилия с оглед включване на общината в трасето за модернизация на високоскоростната ЖП линия София - Видин и утвърждаването ѝ като част от региона, разположена в неговата сърцевина и център.</p> <p>В Общинския план е предвидено изграждане на необходимите съоръжения и модернизация на съществуващата инфраструктура за утвърждаването на община Бойчиновци като важен ЖП възел. Визира се утвърждаване и реализиране на актуалните идеи за интермодален (комбиниран) превоз, както и активно използване и разширяване на железопътната инфраструктура в общината. (Мярка 1.3.2.), както и изграждане на интермодален възел с. Мърчево (Р.3.11.). Заедно с подобряването на вътрешната свързаност, се предвижда реализацията на проекти, които да насърчат пространственото развитие чрез достъп до основните транспортни оси на областта и региона - Е79 - София - Видин и РП II-81 - Монтана - Лом. Възможностите за достъп до пристанищата на р. Дунав по две направления - към Лом и към Оряхово са предпоставка за развитие на интермодалния транспорт и прилежащата му инфраструктура. Стартирането на подготвителни дейности за изграждане на трети мост над р. Дунав (Оряхово-Бекет) и реализацията на разработения технически проект за основен ремонт на републикански път III -101 в участъка "Гр. ОПУ Враца - начало обход с. Мърчево" в периода 2014-2020 ще имат положителен ефект върху цялостното развитие на общината.</p> <p>Важно значение за община Бойчиновци имат железопътните проекти. Необходимо е община Бойчиновци да отстоява стратегическото си местоположение на важен ЖП възел в рамките на проекта за модернизацията на ЖП линията Видин - София, като част от направлението на ЕТК № 4. С оглед</p>
--	--



	съществуващия потенциал на възлова ЖП гара Бойчиновци за пътнически превози, и потенциалът на гара Мърчево за товарни превози е наложително да се осъществят допълнителни действия за подобряване на инфраструктурата им и развитие на капацитета им. В частност, това е особено важно за ЖП гара Мърчево, която може да се развие като интермодален възел, комбиниращ ЖП и автотранспорт по направленията от вътрешността на страната към р. Дунав.
--	--

2.2.7.3. Общински план за развитие на Община Брусарци 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Брусарци 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Планът е изготвен на база актуалното социално-икономическо състояние и потенциал на общината и в съответствие със стратегическата ориентация на регионалната политика в Европейския съюз (ЕС) и националните цели и приоритети за регионално развитие. Хоризонтът на Общинския план за развитие е 7-годишен и съвпада с периода на действие на Областната стратегия за развитие на област Монтана, Регионалния план за развитие на Северозападния район и с периода на програмиране на помощта от Европейските фондове.
Решение №	приет с Решение № 263 на Общинския съвет от 29.04.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Автомобилен транспорт. През територията на община Брусарци не преминават пътища с национално значение. Единственият път от висок клас, обслужващ област Монтана преминава през съседната община Монтана: Първокласният път I-1 Видин-Монтана-Враца/София с Европейска категоризация Е-79, минава извън община Брусарци, на юг от територията ѝ. Първокласният път формира направлението на Транс европейския транспортен коридор ЕТК №4 - Дрезден/Нюрнберг - Прага - Виена/Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Констанца/Крайова - Видин - София - Солун/Пловдив - Истанбул, като провежда международните потоци между Румъния, България и Гърция посредством българския участък Видин -Монтана - София -Кулата. Община Брусарци се обслужва единствено от третокласна пътна мрежа с регионално значение, която се поддържа от Окръжно пътно управление - Монтана. Състоянието на 70 % от настилката е незадоволително. Железопътен транспорт. Община Брусарци има предимството да се обслужва от една от основните за СЗР и единствена за



	<p>област Монтана ж.п. линия: VII главна жп линия Видин-Брусарци-Бойчиновци-Мездра/София. Линията е единична, но напълно електрифицирана и е включена в Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози (AGTC). Жп линията е вторият съставен елемент на Транс европейския транспортен коридор ЕТК № 4. Жп клонът Брусарци - Лом обслужва товарния трафик чрез жп гара Брусарци от/до пристанище Лом, което е най-близко разположеното пристанище до столицата. Евтиният жп транспорт на масови товари и възможност за осъществяване на комбинирани превози от пристанище Лом, както и достъп до вътрешната мрежа от водни пътища на ЕС е добра възможност за развитието на община Брусарци, област Монтана и Северозападния район.</p> <p>Железопътният транспорт допълва транспортното обслужване на община Брусарци, като обслужващите пунктове са ж.п. гара Брусарци и ж.п. спирките Василевци, Дъбова махала и Крива бара.</p> <p>В настоящия момент незадоволителното състояние на ж.п. гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав са главна причина за отлива на пътниците от железопътния транспорт. В този контекст е важно да се стимулира и направи по-атрактивен железопътния транспорт с цел опазване на природната среда и ограничаване на замърсяванията от автомобилния транспорт.</p> <p>Големите криви и наклони по трасето на главната железопътна линия ограничават движението до максимална скорост 70 км/ч. Предвижданото строителство на скоростна жп линия по направление Видин-Монтана-София, която да осигури пълноценното функциониране на ЕТК № 4, ще осъвремени транспортното обслужване и ще стимулира икономическото развитие и на община Брусарци.</p>
--	---

2.2.7.4. Общински план за развитие на Община Вълчедръм 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Вълчедръм 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	<p>Общинският план за развитие на община Вълчедръм за периода 2014-2020 г. (ОПР) е водещ средносрочен стратегически и програмен документ, който очертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано местно развитие, като отчита специфичните характеристики, възможности, ресурси и потенциал на общината.</p> <p>ОПР е разработен съгласно изискванията на Закона за регионално развитие (ЗРР), Правилника за неговото прилагане (ППЗРР) и Методическите указания за разработване на Национална стратегия за регионално развитие на Република</p>



	България (2012-2022), Регионални планове за развитие на районите от ниво 2 (2014-2020), Областни стратегии за развитие (2014-2020), Общински планове за развитие (2014-2020) одобрени със Заповед № РД-02-14-2402/22.11.2011 г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройството.
Решение №	приет с Решение № 228 на Общинския съвет от 25.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Единственият първокласен път в област Монтана - път I-1 Видин-Монтана-София с Европейска категоризация Е-79, формиращ направлението на Трансевропейския транспортен коридор ЕТК №4, минава далече на юг от община Вълчедръм. През територията на общината не преминават автомагистрала. В община Вълчедръм няма железопътен транспорт. Община Вълчедръм изцяло се обслужва от автомобилен транспорт, поради което състоянието на пътищата е от голямо значение за нормалния живот и функционирането и развитието на икономиката.

2.2.7.5. Общински план за развитие на Община Вършец за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Вършец за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е част от общата система за стратегическо планиране и програмиране на регионалното развитие, установена със законодателните разпоредби и в рамките на националната политика за регионално развитие. Съгласно законодателството за регионално развитие Общинският план за развитие на Община Вършец 2014-2020 г., като интегрален елемент от националната система за стратегическо планиране на регионалното и местното развитие в България, определя средносрочните цели и приоритети за развитието на Общината в съответствие с Областната стратегия за развитие на Област Монтана 2014-2020 г.
Решение №	приет с Решение № 489 на Общинския съвет от 10.07.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Територията на община Вършец се обслужва изключително от автомобилен транспорт. Стратегически важен за общината е третокласният път Вършец - Берковица - Монтана - Враца (път III -162, -812), осигуряващ връзката на община Вършец с областния център Монтана, с международен път Е 79 (Общ



	Европейски Транспортен Коридор ОЕТК №4 - Дрезден / Нюрнберг - Прага - Виена / Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Констанца / Крайова - София - Солун), посредством който се реализират транспортните потоци с Румъния, Сърбия, Македония и Гърция и с второкласен път II-81 Лом - Монтана - Берковица - София (пряка връзка между Северна България и столицата през прохода „Петрохан“).
--	---

2.2.7.6. Общински план за развитие на Община Георги Дамяново 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Георги Дамяново 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Като основен документ за стратегическо планиране на устойчиво интегрирано местно развитие, Общинският план за развитие на община Георги Дамяново е разработен за 7-годишен период. В него е определена визията, средносрочните цели, приоритети и мерки за развитие, като са отчетени специфичните характеристики и потенциалът на Общината, установени на базата на анализирания проблеми и потребности на територията, природните, икономическите, социалните и културно-историческите й дадености, и възможностите за постигане на интегриран устойчив и балансиран напредък.
Решение №	приет с Решение № 499 на Общинския съвет от 29.01.2015 г.
Фактическо съдържание	
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Територията на община Георги Дамяново се обслужва от пътища от: Републиканска и общинска пътна мрежа. През територията й не преминават автомагистрала. През територията на община Георги Дамяново преминават 4 трасета от Републиканската пътна мрежа (РПМ), които са I и III клас. Преминаващият транспортен коридор I клас не е от значение за общинската икономика. Участъците, които са в границите на община Георги Дамяново са с обща дължина 40,56 км. В общината няма железопътен транспорт. Най-близката жп гара със съоръжения за пътнически и товарни превози е гара Монтана, разположена на 20 км от с. Георги Дамяново, а най-близката аерогара е на 118 км в гр. София.

2.2.7.7. Общински план за развитие на Община Лом 2014-2020

Име	Общински план за развитие на Община Лом 2014-2020
-----	---



Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие 2014 - 2020 г. на Община Лом е основен документ за стратегическо регионално развитие на местно ниво. Планът има за задача да определи целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано социално-икономическо развитие на общината, които трябва да бъдат постигнати през следващия седемгодишен планов период. Стратегическата рамка на общинския план се базира на съществуващия потенциал на Община Лом, на нейните вътрешни предимства, определени чрез анализ на настоящото състояние, оценката на перспективите за развитие и широко обществено консултиране. Не на последно място, съобразно профила на общината, планът отразява политиките, залегнали в действащите европейски, национални, регионални и областни стратегически документи имащи пряко или косвено отношение към регионалното развитие.
Решение №	приет с Решение № 560 на Общинския съвет от 21.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представено е инфраструктурното развитие, различните видове транспорт и достъпността на територията на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Пътна мрежа. През територията на община Лом не преминават автомагистрали и първокласни пътища /първокласният път, който обслужва областите Видин и Монтана - Е-79, не преминава през община Лом/. Републиканската пътна мрежа е представена от пътища II-ри и III-ти клас. Второкласен път II-81 свързва общинския център гр. Лом с областния център гр. Монтана и с първокласен път Е-79 /част от трансевропейски транспортен коридор № 4 - Дрезден/Нюрнберг - Прага - Виена/Братислава - Гьор -Будапеща - Арад - Констанца/Крайова - Видин - Монтана - София - Солун/Пловдив - Истанбул/. Второкласен път II-81 изпълнява ролята на най-важната пътна артерия, осигуряваща транспортната достъпност на община Лом до вътрешността на страната. Сред основните проблеми на пътната мрежа в община Лом се открояват незадоволителното състояние и качествени характеристики на голяма част от общинските пътища в областта, които се нуждаят от рехабилитация и ремонтни дейности.</p> <p>Железопътна мрежа. Територията на община Лом се обслужва от VII-ма главна жп линия София - Видин, която е част от трансевропейски транспортен коридор №4. Общината се пресича от железопътното отклонение Брусарци - Лом /дължина в рамките на общината 12 км/, което е изцяло електрифицирано и обслужва товарния трафик по направление пристанище Лом. Освен от жп гара Лом /с изградени 17 коловоза/, общината се обслужва и от 3 жп спирки - кв. Момин брод, с. Сталийска махала, с. Трайково.</p>



	<p>Развитието на жп транспорт в община Лом се свързва с незадоволителното качество на предоставяната услуга, което обстоятелство е общовалидно за голяма част от маршрута на жп линия Видин-София-Кулата. Стремелството към повишаване дела на пътниците, използващи услугите на жп транспорт, се свързва с приоритетното предприемане на действия по рехабилитацията и/или модернизацията на разклонението Брусарци - Лом на разглежданата жп линия.</p> <p>Воден транспорт. Изграденото пристанище Лом е част от транспортния коридор. То е второто по големина дунавско пристанище в страната. Осигурява най-късата директна сухоземна връзка със средиземноморското пристанище Солун. Пристанището реализира около 40% от българския товарооборот по р. Дунав и играе важна роля за икономическото развитие на общината на национално и международно ниво. В западна посока превозваните товари достигат до германските градове Регенсбург и Дуисбург, и до страните от Черноморския и Средиземноморския басейн на изток. Пристанището разполага с 14 корабни места, 13 от които за товаро-разтоварни дейности и 1 - за пътнически превози. Пристанището е основа за проектирането и изграждането на частни логистично-транспортни центрове на територията на община Лом прилагащи интермодални системи.</p> <p>Основни изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в община Лом</p> <p>Пътна мрежа: Територията на община Лом не се обслужва от автомагистрали и от първокласни пътища, като републиканската пътна мрежа е представена от пътища II-ри и III-ти клас. Най-висок е дялът на второкласните пътища, които съставляват близо 71% от републиканската пътна мрежа в общината. Посочената стойност е значително по-висока от тази за област Монтана и за Северозападния район от ниво 2.</p> <p>Железопътна мрежа: През община Лом преминава жп отклонение Брусарци - Лом /част от VII линия София - Видин/, което обслужва 1 жп гара и 3 жп спирки. Развитието на жп транспорт се свързва с незадоволителните технически параметри /ниска скорост, лошо състояние на жп гарите, морално остарели жп вагони/, които са причина за наблюдавания отлив на пътници. Успешно решение в стремежа към повишаване качеството на предоставяните жп услуги /комфорт и сигурност по време на пътуванията/, се явява планираната модернизация на жп отклонение за Лом на линията София - Видин.</p> <p>Воден транспорт: В община Лом е изградено второто по големина българско пристанище на р. Дунав, което формира около 40% от българския товарооборот по реката. Пристанището играе роля на входно-изходна врата от и към</p>
--	---



	Централна и Западна Европа и има важно значение за икономическото развитие на общината.
--	---

2.2.7.8. Общински план за развитие за периода 2014-2020 г. община Медковец

Име	Общински план за развитие за периода 2014-2020 г. община Медковец
Вид и форма	План
Контекст	Основните задачи на плана за развитие на Община Медковец са: да дефинира стратегическите цели на общинското развитие за периода до 2020 г.; да очертае изпълнима стратегия за постигане на тези цели чрез определяне на основните приоритетни направления, мерки и проекти и чрез институционално и финансово осигуряване на плана; да послужи за мобилизиране на собствените и привличане на външни ресурси за постигането на набелязаните цели; да създаде условия и предпоставки за работа с очакваните структурни фондове на ЕС и за привличането им на територията на Общината- финансирането на местни проекти от външни източници в бъдеще ще бъде изключително трудно, ако същите не са част от планов документ, по който има обществено съгласие; да интегрира всички заинтересовани страни към изпълнението на мерките, заложи в плана и по този начин да разшири демократизацията на управлението и социалната основа на стратегическото планиране.
Решение №	приет с Решение № 207 на Общинския съвет от 19.12.2013 г.
Фактическо съдържание	Представено инфраструктурното развитие, свързаност и достъпност на територията
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Пътна мрежа. През територията на община Медковец не преминават пътища с национално значение. Най-високият клас път, който обслужва община Медковец, е с регионално значение: второкласният път II-81 Лом-Монтана-София, свързващ Пристанище Лом с областния център Монтана и столицата, пресичайки международния път Е-79. Това е вторият по значимост път за обслужване на областта и най-важната транспортна артерия за общините от северната ѝ част. Пътят не минава през общинския център Медковец, а през с. Пишурка и Расово в североизточната част на общината, като само 7 км от него попадат на територията ѝ. Железопътен транспорт. Община Медковец се обслужва от една от основните за СЗ район и единствена за област Монтана жп-линия: VII главна жп-линия Видин-Бойчиновци-Мездра/София. Линията е единична, но напълно електрифицирана и е включена в Европейското споразумение



	<p>за най-важните линии за международни комбинирани превози (AGTC). Жп-линията е вторият съставен елемент на Трансевропейския транспортен коридор ЕТК № 4.</p> <p>Големите криви и наклони по трасето на главната железопътна линия ограничават движението до максимална скорост 70 км/ч. Поради тази причина се предвижда проектиране и строителство на скоростна жп-линия по направление Видин-Монтана-София, която да осигури функционирането на ЕТК № 4 в съответствие с европейските изисквания за сигурност и качество на транспортните услуги.</p> <p>Община Медковец се обслужва посредством жп-гара Медковец. Наличието на тази жп-линия, свързваща общинския център със съседните общини Брусарци и Якимово, в известна степен компенсира отсъствието на път от републиканската пътна мрежа в това направление. В настоящия момент, обаче, незадоволителното състояние на жп-гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав са главна причина за отлива на пътниците от железопътния транспорт. В този контекст е важно той да се стимулира и да бъде по-атрактивен с цел опазване на природната среда и ограничаване на замърсяванията от автомобилния транспорт.</p>
--	--

2.2.7.9. Общински план за развитие на Община Монтана за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Монтана за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е главен стратегически документ за планиране на интегрирано развитие, който се разработва за 7-годишен период, съвпадащ с плановия период на Европейския съюз и в съответствие с нормативните изисквания.
Решение №	Няма достъпна информация
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура, свързаност и достъпност на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Територията ѝ се пресича от основните пътни артерии в страната - Е 79 (Видин-София-Кулата), и ж. п. линия София - Бойчиновци. Връзките със съседните общини се изразяват в: икономически - обмен на суровини, материали; транспортно-комуникационни - потоци от стоки и хора; социален сервиз - обекти с над-общински мащаб - образование, наука, култура, здравеопазване, спорт; административно обслужване - областна администрация, съд, прокуратура, децентрализирани



	<p>служби; ежедневни трудови пътувания - по повод заетост в „областния център“.</p> <p>Автомобилният транспорт е от първостепенно значение за общината, въпреки наличието и на ж.п. линия. Град Монтана е железопътен възел на линията Бойчиновци-Берковица от националната ж.п. мрежа. В рамките на общината линията е с дължина от 18 км. Приоритетният транспорт е автомобилният. С него се осъществяват връзките между отделните селища. До всички от тях са осигурени пътни връзки.</p> <p>Разстоянията до важни инфраструктурни обекти са: международно летище на 100 км разстояние, пристанище на р. Дунав на 49 км, осигуряващо най-евтиния транспорт, както до централна Европа, така и до Украйна и Черноморския басейн. Монтана е разположена на магистрален път Е-79 и на европейски коридор No 4, в близост на гранични пунктове към Румъния (70 км) и Сърбия (55 км).</p> <p>За територията на общината се подготвят или има подготвени големи инвестиционни и инфраструктурни проекти - за развитие на железопътната инфраструктура, за пътен тунел при прохода Петрохан. Проблемът е осигуряването на финансирането за такива мащабни проекти.</p> <p>Организиране на лесен достъп до пазарите на Европа, Русия и Близкия Изток, осигурен чрез евтин и мултимодален транспорт;</p>
--	--

2.2.7.10. Общински план за развитие на Община Чипровци 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Чипровци 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Чипровци за периода 2014-2020 г. определя общата рамка и насоките за развитие на общината (в средносрочен план), съответстващи на целите и приоритетите на по-високите нива и обуславящи постигането на устойчивост в развитието на общинската териториална и социална общност.
Решение №	приет с Решение № 677 на Общинския съвет от 23.07.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общината остава в страни от главните пътища в областта. Основните връзки в община Чипровци се осъществяват от третокласния Републикански път III-102 път.

2.2.7.11. Общински план за развитие на Община Якимово 2015-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Якимово 2015-2020 г.
-----	--



Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е основният инструмент за управление на Община Якимово до 2020 г. Той следва да интерпретира и конкретизира общата законодателна и стратегическа рамка на регионалното развитие в България и Европа, да изяви местната специфика и да предложи аргументирани решения за социалните, икономическите, екологичните, културните и управленските предизвикателства по пътя към устойчивото интегрирано и пространствено развитие на Общината.
Решение №	приет с Решение № 51 на Общинския съвет от 25.02.2016 г.
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Територията на общината се пресича от участъци на един второкласен (11-82) и един третокласен (111- 818) път и участък от второстепенната ж.п. линия - Бойчиновци - Брусарци. През територията на община Якимово преминава ж.п. линията София - Мездра - Враца - Бойчиновци /Берковица/ - Брусарци /Лом/ - Видин /Кошава/. Дължината на трасето на ж.п. линията, преминаващо през територията на община Якимово, е с дължина около 8,5 км и е участък от второстепенната ж.п. линия - Бойчиновци - Брусарци. Единствената ж.п. гара е в с. Долно Церовене.

2.3. Стратегически документи на Северен централен район

2.3.1. Регионален план за развитие на Северния централен район за периода 2014-2020 г.

Име	Регионален план за развитие на Северен централен район за периода 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Регионалният план за развитие е стратегически планов документ, който се разработва на териториално равнище от ниво 2 (NUTS 2). На това ниво се срещат двата подхода в изследването и прогнозирането на развитието: - „отгоре-надолу”, т.е. от европейското и националното равнище към регионалното ниво и „отдолу-нагоре” - инициативите идващи от общините и областите. Регионалното ниво най-добре характеризира състоянието на европейските териториални общности по отношение прилагането на Кохезионната политика на ЕС. Ето защо доброто интегрирано планиране на това ниво е от важно значение за преодоляване на различията в социално-икономическата сфера.



	<p>Регионалният план за развитие на Северен централен район се разработва в съответствие с постановките на Националната стратегия за регионално развитие 2012-2022 г. и тези, заложи в Националната програма за развитие „България 2020“. В по-широк контекст, регионалният план отчита приоритетите и целите на Стратегията „Европа 2020“ и се съобразява с еволюцията на кохезионната политика на Европейския съюз. Акцентът, който новата политика на ЕС поставя върху териториалното сближаване и сътрудничество, предопределя стриктното придържане на плана към Дунавската стратегия и последвалите разработки в макрорегионален и трансграничен контекст.</p>
Решение №	Документът е приет с Решение № 461 на Министерския съвет от 01.08.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и достъпността; Транспортни коридори с национално и наднационално значение; Интермодален транспорт в региона
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Транспортни коридори с национално и наднационално значение</p> <p>Северен централен район е важен републикански транспортен кръстопът. На територията на района се пресичат два Пан-европейски транспортни коридори - транспортен коридор № 7 и транспортен коридор № 9, допълнени от коридора ТРАСЕКА: Европа - Кавказ - Азия. Транспортен коридор № 7 е по р. Дунав с дължина на българската територия 470 км. Транспортен коридор № 9 провежда международните потоци по направление Букурещ - Русе - Бяла - Велико Търново - Стара Загора (Е-85/ I-5), през моста над река Дунав при Русе. През територията на СЦР преминават следните други международни пътища: Е-70/ I-2 Русе - Разград - Варна, Е-83/ I-3 София - Плевен - Бяла и Е-772 Ябланица - Велико Търново - Шумен - Варна.</p> <p>Интермодален транспорт в региона</p> <p>През територията на СЦР преминават най-важните за страната направления за мултимодален транспорт с център Русе. Състоянието на инфраструктурата на българската железопътна мрежа не отговаря на съвременните изисквания за комбиниран транспорт.</p> <p>Координацията на връзките между железопътния транспорт и корабоплаването е незадоволителна. Пристанището с Ро-ро терминал, жп гара Русе и комбинираният мост за пътен и жп транспорт Русе-Гюргево осигуряват функциите на мултимодален възел в пресечната точка на три международни транспортни коридора.</p> <p>Възможност за развитие</p> <p>Устойчив ръст на транспортните услуги в глобален мащаб и</p>



	<p>пренасочване към интермодален транспорт - възможности за развитие на пристанищната инфраструктура в района; Възможността за доизграждане на автомагистрала „Хемус“ и скоростен път Русе-Маказа в прогнозния период; Възможност за изграждане на четвърти мост над р. Дунав Силистра - Кълъраш; Добри перспективи за трансгранично коопериране в Еврорегион Русе - Гюргево и обвързване с гр. Букурещ; Примерни проекти 6. Развитие на интермодален терминал Горна Оряховица 7. Изграждане на интермодални логистични центрове, първият от които при гр. Русе 8. Подобряване на съоръженията на пристанищата Русе, Силистра, Свищов и Тутракан 9. Изграждане на Дунавски панорамен път в частта му между Русе и Свищов и Дунавска велоалея (The Danube Bike Lane - част от Трансевропейската велоалея по р. Дунав) 10. Изграждане на мост между Силистра и Кълъраш 11. Пускане в експлоатация на ферибота Тутракан - Олтеница 12. Подобряване на навигационната система и корабоплаването по р. Дунав 13. Изграждане на АМ „Хемус“ 14. Рехабилитация на ж.п. линията Мездра - Горна Оряховица - Варна 15. Изграждане на скоростен път Русе - Варна 16. Рехабилитация на ж.п. линия Русе - Варна 17. Реконструкция и модернизация на първокласен път Силистра - Шумен 20. Рехабилитация на републикански пътища от втори и трети клас, включително рехабилитация на участъци от пътя Добрич - Силистра</p>
--	--

2.3.2. Областна стратегия за развитие на Област Плевен 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Плевен 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията е разработена в контекста на актуалното социално икономическо състояние на областта и в съответствие със стратегическата ориентация на регионалната политика в Европейския съюз и националните цели и приоритети за регионално развитие. Тя е съобразена с новите цели и приоритети, както и с финансовите условия на политиката за сближаване на ЕС през периода 2014-2020 г. Основните принципни постановки, залегнали в настоящата стратегия са: ограничаване на приоритетите и концентрация на ресурсите; интегрираност на интервенциите (хоризонтална, вертикална и териториална); устойчивост на целите и приоритетите;



	отчитане на общественото мнение.
Решение №	приета с Протокол № 2 на Областния съвет за развитие от 26.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Интермодален транспорт Потенциал за развитие на интермодален транспорт в областта представляват пристанища в граничните селища по крайбрежието на р.Дунав - Никопол - Турну Мъгуреле. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на р.Дунав.

2.3.3. Планове на общини от Област Плевен 2014-2020

2.3.3.1. План за развитие на Община Белене за периода 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Белене за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Белене е отворен документ, който може да се актуализира в съответствие с нормативната база и динамично променящите се условия и потребности на обществото. Планът включва аналитична част на социално-икономическото състояние и природно-ресурсния потенциал на община Белене, със SWOT анализ, стратегическа част, с ориентирани цели и приоритети към перспективите за по-добро бъдещо състояние, план с конкретни мерки и проекти за изпълнение на тези цели и приоритети, обща рамка на необходимите ресурси, система от критерии за оценка на изпълнението, описание на необходимите действия за прилагане на принципа на партньорство и осигуряване на информация и публичност, както и предварителна оценка.
Решение №	Планът е разработен в рамките на Проект „Подобряване процеса на разработване, провеждане и контрол на общински политики и разработване на стратегически документи в община Белене“, финансиран по Оперативна програма „Административен капацитет“
Фактическо съдържание	Представена транспортната мрежа на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на община Белене не преминават международни пътища, както автомагистрали и първокласни пътища от републиканската пътна мрежа.



	<p>До гр. Белене има изградена железопътна мрежа, която обслужва само товарни превози. Пътническият превоз по отсечката Ореш - Белене е спрял поради нерентабилност. Местоположението на гр. Белене по второстепенния ръкав на р. Дунав и наличието на Беленския комплекс острови не позволяват изграждането на пристанищен терминал за речен превоз, непосредствено до града. За тази цел би могло да се ползва пристанището, изградено на строителната площадка на АЕЦ „Белене“, както и пристанище „Свищов“, където е най-близкият гранично-пропускателен пункт с Република Румъния. Решаването съдбата на площадка „АЕЦ Белене“ би стимулирало подобряването на местната транспортна инфраструктура.</p>
--	--

2.3.3.2. Общински план за развитие 2014-2020 г., Община Гулянци

Име	Общински план за развитие 2014-2020 г., Община Гулянци
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е основният инструмент за провеждане на политика за балансирано местно развитие и управление на процесите в Община Гулянци, отчитайки зададената от българското и европейско законодателство и стратегически документи рамка и местните особености и ресурси. Целта на Общинския план за развитие е да формулира приоритетите, мерките и конкретните дейности за постигане на устойчиво развитие и обвързването им със съществуващите устройствени планове и стратегическите документи от по-горен ранг.
Решение №	приет с Решение № 762 на Общинския съвет от 26.09.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура, свързаността и достъпността
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Транспортната инфраструктура е добре изградена - в Община Гулянци са развити три вида транспорт - шосеен, железопътен и воден. През общината преминава крайдунавският път от Оряхово за Никопол и Свищов, пътна връзка през Долна Митрополия за гр. Плевен и магистралата София - Русе; София - Варна, както и още една връзка с гр. Плевен и магистралата през селата Бръшляница и Коиловци.</p> <p>През територията на общината преминава и ж. п. линията Плевен-Черквица, с две гари - с. Милковица и с. Сомовит; и две спирки - с. Крета и с. Долни Вит. Ж.п. линията има изградени коловози, които обслужват единственото товарно пристанище в област Плевен - с. Сомовит.</p>



2.3.3.3. Общински план за развитие на Община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Долна Митрополия като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората в общината и устойчиво развитие. Планът е съобразен със специфичните условия, ред и изисквания за прилагане на нормативните документи, свързани с местното самоуправление, териториалното устройство, опазването на околната среда, кадастъра и имотния регистър за територията на Общината.
Решение №	Планът е разработен по проект „Подобряване на процеса на разработване и прилагане на общински политики в община Долна Митрополия“, финансиран по ОПАК
Фактическо съдържание	Представена е транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>На територията на общината не преминава автомагистрала и първокласни пътища. Единствения второкласен път е II-11 с обща дължина на територията на общината 10.3 км. Като цяло републиканската третокласна пътна мрежа е в относително лошо състояние, като това създава затруднения при придвижването на гражданите.</p> <p>Железопътния транспорт обслужва 7 селища в Община Долна Митрополия - гр. Долна Митрополия, с. Биволаре, с. Победа, с. Божурица, с. Подем, с. Рибен и с. Комарево. Дължината на жп линии е 23км, с 1 брой коловози и 5 броя Ж.П гари. Железопътната мрежа в общината е по - слабо развито спрямо средните стандарти за страната. На жп гара Долна Митрополия се извършва и товаро - разтоварителна дейност, с които се обслужва целия регион, както и предприятията на гр. Долна Митрополия - „Звезда“ АД, „Вит“ АД и „Българска захар“ АД.</p> <p>Водният транспорт в Община Долна Митрополия е слабо развит. Единствения достъп до река Дунав е чрез село Байкал. Пристанищните съоръжения в селото са остарели и имат нужда от реконструкция и модернизация. Те имат основно туристическо предназначение. С цел развитие на общината и конкурентоспособността следва да се засилят инвестициите в инфраструктурата на водния транспорт, като те бъдат приведени до европейските стандарти за корабоплаване.</p>



2.3.3.4. Общински план за развитие на Община Долни Дъбник 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Долни Дъбник 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Стратегическите цели, мерки и дейности на Общинския план за развитие са насочени към четири основни приоритетни области, които включват: местна администрация; икономическо развитие; инфраструктура и опазване на околната среда; развитие на човешкият капитал на Общината. Тези четири основни приоритетни области определят основната насока на стратегическата рамка на Общинския план за развитие на Община Долни Дъбник 2014-2020 г. Основните приоритетни области кореспондират пряко помежду си, взаимозависими са и тяхното успешно взаимодействие води до устойчиво развитие.
Решение №	Планът е разработен по проект „Подобряване на процеса на създаване и провеждане на политики от община Долни Дъбник“, финансиран по ОПАК
Фактическо съдържание	Представена е пътната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на общината преминава главен път Е83, който е част от европейската пътна мрежа, основната пътна артерия на общината. Той осигурява връзката на Общината с Областния център и със столицата на Република България - гр. София. Дължината на участъка от път Е83(I-3) на територията на община Д. Дъбник е 17,732 км. Последния ремонт на участъка е правен през 2003 - 2004 год. Пътят е в добро състояние. От голямо значение е и преминаващата ЖП линия - София - Плевен - Варна (главна железопътна линия №2), която е най - дългото железопътно трасе в България. Линията е двупосочна и изцяло електрифицирана. Две от населените места - гр. Долни Дъбник и с. Горни Дъбник се намират на линията и се обслужват пряко от нея. Изградени са ж.п. гари, които разполагат и с необходимите съоръжения за товаро - разтоварни дейности.

2.3.3.5. Общински план за развитие на Община Искър за периода 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Искър за периода 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинския план за развитие на община Искър за периода 2014



	- 2020 г. включва аналитична част на социално-икономическото състояние и природно-ресурсния потенциал на община Искър, подкрепен от SWOT анализ, стратегическа част, с ориентирани цели и приоритети към перспективите за по-добро бъдещо състояние, план с конкретни мерки и проекти за изпълнение на тези цели и приоритети, обща рамка на необходимите ресурси, система от критерии за оценка на изпълнението, описание на необходимите действия за прилагане на принципа на партньорство и осигуряване на информация и публичност, както и предварителна оценка.
Решение №	приет с Решение № 559 на Общинския съвет от 30.06.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната мрежа на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на община Искър преминава второкласен път, който свързва Дунав мост 2, Видин и ферибот Оряхово с Централна, а оттам и с Южна България. Същият този път пресича и първокласен път София - Русе. Основният транспорт е автомобилният.

2.3.3.6. План за развитие на Община Кнежа за периода 2014 -2020 година

Име	План за развитие на Община Кнежа за периода 2014 -2020 година
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Кнежа за периода 2014 - 2020 г. е документ за стратегическо планиране на устойчиво интегрирано развитие на територията на Общината, който се разработва в съответствие с предвижданията на Областната стратегия за развитие на област Плевен за периода 2014 -2020 г. Общинският план за развитие определя средносрочните цели и приоритети за развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциалът на общината, от една страна, и стратегическите насоки за разработване на целите и приоритетите на общинските планове за развитие, съдържащи се в съответната областна стратегия за развитие за периода до 2020 г., от друга страна.
Решение №	Разработен по проект „Разработване и въвеждане на мониторинг и контрол на изпълнението на общински политики на общинска администрация Кнежа“, финансиран по ОПАК.
Фактическо съдържание	Представена транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Пътната мрежа на територията на община Кнежа е изградена от републикански пътища с обща дължина 8 км, второкласен път Кнежа-Плевен, и от 197 км четвъртокласна пътна мрежа.



	Състоянието на настилките не е добро, но ежегодно се извършват ремонтни дейности. Относно транспортната инфраструктура връзките между населените места се осъществяват единствено чрез автомобилен транспорт.
--	---

2.3.3.7. Общински план за развитие на Община Левски за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Левски за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е част от общата система за стратегическо планиране и програмиране на регионалното развитие, установена със законодателните разпоредби и в рамките на националната политика за регионално развитие. Планът е стратегически документ, който цели постигането на устойчиво развитие и растеж на база на местните потенциали и сравнителни предимства, като обвързва както усилията на местната администрация, така и тези на местната общност в общия стремеж към постигане на по-добра жизнена среда и качество на живот в Община Левски.
Решение №	Разработен по проект „Подобряване процесите по стратегическо планиране и механизмите за неговото наблюдение и контрол в община Левски“, финансиран по ОПАК
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на общината през селата Обнова, Българене и Козар Белене преминава един първокласен път, главен път Русе-Бяла № E58 (50 км), останалите са третокласни и общински. Село Българене е кръстопътно селище и през него преминават транспортните оси, свързващи гр. Свищов (гр. Белене), Българене - Левски - Ловеч и Ловеч - Българене - Никопол. Изгодното разположение на гр. Левски в Дунавската равнина е дало предпоставки за построяването на железопътна линия Роман - Каспичан (1899 г.), а по-късно Левски-Ловеч (1990 г.), Левски-Троян (1949 г.) Днес главен път София-Варна и София-Русе с отклонение за гр. Свищов определят града като важен железопътен транспортен кръстопът, чиито възможности до този момент не са използвани. Две от селата са осигурени с ж.п. транспорт. Като цяло общината има добре изградена пътна мрежа, която позволява относително бърз достъп от населените места до общинския център /с малки изключения/, но поради лошото си състояние създава съществени проблеми - особено в зимни условия. Осигурени са регулярни транспортни връзки на



	<p>селата с центъра на общината, а също и с центровете на съседните общини и столицата.</p> <p>Наложително е бърза реконструкция, основен и среден ремонт на общинската пътна мрежа, която е в лошо състояние, както и проектирането и изграждането на земеделски и горски пътища.</p> <p>Гр. Левски се определя като важен жп кръстопът. Град Левски е голям транспортен възел - от главната железопътна линия София - Варна, тук влаковете правят връзка за Троян, Ловеч, Свищов. През града преминават два третокласни, но много оживени републикански шосейни пътя - Свищов - Левски - Ловеч - Троян и Никопол - Левски - Павликени - В. Търново. На 8 км северно от гр. Левски преминава първокласния път София - Варна. Трасето на бъдещата магистрала „Хемус“ ще преминава на десетина километра южно от града.</p>
--	--

2.3.3.8. Общински план за развитие на Община Никопол за 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Никопол за 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Никопол за периода 2014 - 2020 година е основен документ за формирането на цялостна, средносрочно ориентирана и ресурсно обезпечена политика за управление на базата на местните приоритети и интереси на гражданите. Планът има характер на отворен документ, който подлежи на развитие, усъвършенстване и актуализиране в съответствие с динамично променящите се условия и фактори.
Решение №	Раазработен по проект „Политики за пълноценно европейско развитие на Община Никопол“, финансиран по Оперативна програма „Административен капацитет“
Фактическо съдържание	Представен транспорта, пътната мрежа и комуникациите
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През територията на общината няма първокласни пътища, преминават второкласният път II-52 Никопол-Свищов-Бяла (Русе-Велико Търново), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 Никопол-Плевен - връзка на областния град Плевен с пристанище Никопол.</p> <p>Никопол е пристанищен град, с изграден първи етап от фериботен комплекс, с ГКПП и митница.</p> <p>Бюджетният ресурс на община Никопол е недостатъчен за самостоятелно финансиране на значими инфраструктурни проекти, включително и за поддръжка и ремонт на пътната</p>



	<p>инфраструктура.</p> <p>Затова подобряването на транспортната инфраструктура трябва да се финансира по проекти като ключов ще бъде: Доизграждане и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, вкл. и изграждане на велосипедна алея в участъка на с. Дебово - гр. Никопол (чрез рехабилитация на път II-11) и II-52 Никопол - Бяла вода.</p> <p>През следващия планов период следва да се продължат действията по:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Рехабилитация на пътища с ограничено регионално и местно значение. 2. Изграждане на мостове и съоръжения със свързващи функции. 3. Рехабилитация на вътрешно селищните пътища, тротоари и други пътни съоръжения. <p>Важно значение през плановия период ще играе водният транспорт по р. Дунав. Вече е изпълнен проекта „Развитие и оборудване на инфраструктурата” (WIDE). Построена е и работи платформа за превоз в трансграничната мрежа Турну Мъгуреле - Никопол на обща стойност 1 148 000 лв. Това е само началото по създаването на мощен фериботен комплекс в двата града и предпоставка за създаване на добри условия за превоз на стоки и хора, което ще стимулира развитието на търговията, транспорта, туризма, производството в общината и икономическото и социалното развитие. Строителството до 2020 г. ще се ускори, тъй като поради морално и физическо остаряване ще бъде закрит Дунав мост при Русе - Гюргево.</p>
--	--

2.3.3.9. Общински план за развитие на Община Плевен за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Плевен за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Община Плевен цели да постигне напредък в управлението и планирането с разработването и приемането на Общинския план. Устойчивото и интегрирано развитие се очертават от взетите решения, общата рамка и последователността от действията. По този начин се сочат сравнителните предимства и потенциал за развитие, като са дефинирани визия и приоритети за постигане на стратегически цели, водещи към по-висок жизнен стандарт и растеж във всички сфери на обществена дейност.
Решение №	Разработен по проект „Оптимизиране на общинските политики и практики за местно и регионално развитие с участие на всички заинтересовани страни“, финансиран по ОПАК



Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Автомобилен транспорт. През територията ѝ преминава Републикански път I-3, част от републиканската пътна мрежа на България, като трасето му съвпада с това на Европейски път E83. Обособената транспортна ос изток-запад /път I-3/ преминава през населените места: с. Гривица - гр. Плевен - с. Буковлък - с. Опанец - с. Ясен, като при с. Гривица прави разклонение на север към Никопол /път II-34/ и на юг към Ловеч-Троян-Кърнаре /път II-35/. Първокласният път I-3 прави връзка с Републиканските пътища I-1 и I-5, чиито трасета съвпадат с преминаващите през България IV-ти Паневропейски транспортен коридор /Нюрнберг/Дрезден - Прага - Братислава/Виена - Будапеща - Арад - София - Солун/ и IX-ти Паневропейски транспортен коридор /Хелзинки - Виборг - Санкт Петербург - Псков - Москва - Калининград - Киев - Любашев/Роздилна - Кишинев - Букурещ - Русе - Велико Търново - Стара Загора - Хасково - Александрополис/, осигуряващи добрата транспорта достъпност и свързаност на населените места в общината с центровете на растеж в региона и страната.</p> <p>Път II-34 е основната транспорта ос, която обвързва пространствено-комуникационно и функционално населените места в общината с пристанищните комплекси в Сомовит и Никопол, като по този начин прави връзка с река Дунав /Паневропейски транспортен коридор VII Рейн - Майн - Дунав/. Изграждане на новия участък от АМ „Хемус“ /Карта 6/, преминаващ през южната част на община Плевен, ще създаде условия за повишаване на транспортната достъпност до най-южните периферно разположени населени места и ще повиши пространствено-комуникационната свързаността между агломерационния ареал на Плевен с тези на София, Велико Търново и Варна, които са и основните полюси на растеж в тази част от националното пространство. От друга страна, връзката с АМ „Хемус“ ще обособи в по-голяма степен значението на транспортната ос по посока север-юг /Ловеч-Плевен-Никопол/ към р. Дунав и пристанищните комплекси, при което ще има нужда от последваща реконструкция и рехабилитация на пътната мрежа, което е предпоставка за развитие на селищната образувания, разположени линейно по нея.</p> <p>Железопътен транспорт. В териториалния обхват на община Плевен преминава главна ж.п. линия, свързваща населените места и прилежащите им територии по оста запад-изток /София - Плевен - Горна Оряховица - Варна/. Населените места, обслужени от ж.п. мрежата са Ясен, Плевен и Гривица.</p>



	<p>Дължината на ж.п. мрежата на територията на община Плевен е 87 462 м.</p> <p>В рамките на общината ж.п. линията преминава през с. Ясен, град Плевен /и пространствено-комуникационно и пространствено обвързаните с него с. Опанец и с. Буковлък/ и с. Гривица.</p> <p>В пространствената структура на община Плевен влиза и част от изградената железопътна инфраструктура, достигаща до нефтената рафинерия „Плама“, обособена в западната част на общината.</p> <p>Въздушен транспорт. В териториалния обхват на община Плевен не е развит въздушен транспорт за граждански цели, но в контекста за подобряване на достъпността на областта и община Плевен в настоящия момент се разглеждат различни варианти за възстановяване на гражданското летище в Долна Митрополия, разположено на 10 км. от град Плевен. В непосредствена близост - на юг от с. Бохот и на североизток от с. Гривица, са разположени двете функциониращи селскостопански летища, които спомагат за интензивното развитие на земеделието в общината през последните години.</p>
--	--

2.3.3.10. Общински план за развитие на Община Пордим за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Пордим за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Пордим 2014-2020 г., като интегрален елемент от националната система за стратегическо планиране на регионалното и местното развитие в България, определя средносрочните цели и приоритети за развитието на общината в съответствие с Областната стратегия за развитие на Област Плевен 2014-2020 г.
Решение №	Разработен по проект „Подобряване на процеса на разработване и прилагане на политики в партньорство и координация със заинтересованите страни в община Пордим“, финансиран по ОПАК
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През територията на община Пордим преминават: Първокласен път Е-83 Гара Бяла-о.п. Плевен-Луковит-Коритна-Ябланица-Ботевград; Третокласен път 3402 Коиловци-Славяново-Пордим-Вълчитрън с дължина 14,2 км и Третокласен път 3501 Згалево-Пордим-Одърне-Каменеца-Летница с дължина 25 км.</p> <p>В системата на железопътните връзки общината е добре</p>



	обезпечена, през територията и преминава железопътна линия София-Варна, като гр. Пордим, с. Одърне и с. Каменец са осигурени с ж.п. транспорт. Железопътните линии на територията на общината са двойни и електрифицирани.
--	--

2.3.3.11. Актуализация на Общинския план за развитие на Община Червен бряг 2014-2020 г.

Име	Общинския план за развитие на Община Червен бряг 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е разработен в съответствие с предвижданията за Областната стратегия и схема за развитие и устройство и Националната стратегия за регионално развитие. Неговата структура позволява той да бъде координирано управляван и да допринесе за реализацията на Плана за развитие на Северозападния район за планиране на Република България.
Решение №	Няма публична информация
Фактическо съдържание	Представена транспортната мрежа на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията на общината не преминават трасета на автомагистрала. Преминават третокласни и четвъртокласни пътека, чрез които се осъществява връзката с останалите населени места. Лошото състояние на пътната мрежа налага нейната рехабилитация. Град Червен бряг се намира на централната железопътна линия София - Варна.

2.3.4. Областна стратегия за развитие на Област Велико Търново за периода 2014 - 2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Велико Търново за периода 2014 - 2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията се стреми да се впише хармонично в предвижданията на документите, задаващи насоките в регионалната политика на европейско, национално и регионално ниво. Тя продължава принципите заложи в актуализираната ОСР 2007-2013 г. и в актуализираните ОПР на общините от областта. В синхрон с развитието на регионалната политика на ЕС, стратегическата част на ОСР има силно териториално измерение, като всяка една от предложените интервенции се стреми главно към намаляване на характерните за областта междуобщински различия.



	Основните принципни постановки, залегнали в настоящата стратегия са: ограничаване на приоритетите и концентрация на ресурсите; интегрираност на интервенциите (хоризонтална, вертикална и териториална); устойчивост на целите и приоритетите; и отчитане на общественото мнение.
Решение №	приета с Решение № 1 на Областния съвет за развитие от 13.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Транспортна инфраструктура и достъпност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Интермодален транспорт Потенциал за развитие на интермодален транспорт в областта представлява летището в Горна Оряховица. Важно значение за международните комбинирани превози е и жп гара Горна Оряховица, част от железопътно-фериботните пунктове/пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни комбинирани превози. Модернизираното Пристанище Свищов има възможност да се включи по-активно в тези превози, ако има по-съвременна жп връзка с жп линията София-Плевен-Горна Оряховица-Варна. Състоянието на инфраструктурата на българската жп мрежа не отговаря на съвременните изисквания за комбиниран транспорт. Координацията на връзките между жп транспорт и корабоплаването е незадоволителна.□

2.3.5. Планове на общини от Област Велико Търново 2014-2020

2.3.5.1. Общински план за развитие на Община Велико Търново за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Велико Търново за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Основната цел на Общинския план за развитие е да предложи обща рамка и последователност от конкретни действия за устойчиво и интегрирано развитие на местно ниво. Общинският план на Велико Търново следва да бъде оперативен документ, обединяващ целите и начините за тяхното постигане, при задължително съответствие с Областната стратегия за развитие на област Велико Търново и действащите устройствени планове.
Решение №	приет с Решение № 1136 на Общинския съвет от 28.05.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и достъпността до общината
Достоверност	висока
Оценъчно	Разположението на кръстопът между транспортните оси север-



съдържание	<p>юг и изток-запад, бъдещото доизграждане на АМ „Хемус“ по границата на общината и ролята на Европейския транспортен коридор №9 гарантират значими транспортни и логистични дейности.</p> <p>Автомобилен транспорт и инфраструктура. Тази транспортна ос осигурява основния достъп до общината по направление Букурещ-Русе-Бяла-Велико Търново-Стара Загора (по републиканския път I-5 и E-85). На територията на общината не са изградени скоростни пътища и автомагистрали, но се очаква трасето на продължението на АМ „Хемус“ (София-Варна) да преминава в северната част или в непосредствена близост до общината, като по този начин ще дублира направление на първокласния път I-4 (E70). Това ще даде възможност за алтернативен достъп до общината, както и ще спомогне за намаляване на транзитния трафик, сега преминаващ през град Велико Търново и допълнително натоварващ градската улична мрежа. През територията на общината преминават и два международния пътя: Първокласният I-4 - свързващ Велико Търново с Ябланица - а от там и с АМ „Хемус“, Шумен и Варна (след Шумен трасето се дублира с АМ „Хемус“); Първокласният I-5 - Русе/Бяла-Велико Търново-Стара Загора-Кърджали-граница Гърция (E-85), формиращ трасето на ОЕТК №9. Освен първокласните пътища от национално значение, през територията на община Велико Търново преминава трасето на второкласния път II-55 Велико Търново-Гурково-Нова Загора-Свиленград, който свързва общината с Южна България, като трасето на II-55 е едно от възможните направления за тунелен пробив под Стара планина.</p> <p>Железопътен транспорт и инфраструктура. През община Велико Търново преминава трасето на главната железопътна линия по направление Стара Загора-Горна Оряховица, част от националната железопътната мрежа. Тя е част и от Европейското споразумение за главните международни жп линии (AGC), включващо Русе-Г. Оряховица-Стара Загора-Подкова и е съставна част от ОЕТК №9. Това е и единственото жп направление със сухоземен достъп до Румъния, посредством Дунав мост.</p> <p>Влияние върху развитието на този вид транспорт в общината оказва близостта до Г. Оряховица, която е главен жп-възел за Северна България и през него преминава основното жп направление, свързващо София с Варна. Част от жителите на община Велико Търново, използващи жп транспорт, трябва да се прикачват (сменят влак), за да достигнат до столицата или до Варна. Друг недостатък на жп транспорта в общината е, че трасето на линиите не преминават през повечето села, което налага използването на лични МПС или частни автобусни превозвачи.</p>
------------	---



2.3.5.2. Общински план за развитие на Община Горна Оряховица за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Горна Оряховица за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Горна Оряховица за периода 2014-2020 г. е водещ средносрочен стратегически и програмен документ, който очертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано местно развитие, като отчита специфичните характеристики, възможности и ресурси на общината. Териториалният обхват на плана включва цялата територия на общината и селищната мрежа, намираща се върху нея - 2 града и 12 села. Периодът на изпълнение на плана е седем годишен и съвпада със следващия програмен период на ЕС, започващ през 2014 г. и завършващ през 2020 г., с периода на Регионалния план за развитие на Северен централен район от ниво 2 2014-2020 г., както и с Областната стратегия за развитие 2014-2020 г.
Решение №	приет с Решение № 654 на Общинския съвет от 18.12.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и достъпността до общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Община Горна Оряховица има много важно геостратегическо разположение и се явява пресечна точка на няколко вида транспорт - железопътен, въздушен и автомобилен. Град Горна Оряховица е седалището на едно от трите големи жп поделения за превозна дейност, и едно от шестте жп поделения за товарна дейност в Република България. Летище Горна Оряховица е петото международно летище в страната. Община Горна Оряховица е транспортен център с наднационално значение. Общината се явява пресечна точка на няколко важни международни и местни транспортни артерии и на видове транспорт: автомобилен, жп и въздушен.</p> <p>Автомобилен транспорт и пътна инфраструктура</p> <p>През нейната територия на север се предвижда преминаването на трасето на бъдещата Автомагистрала „Хемус“. На запад преминава международен път I-5 Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - Маказа/Гърция (Е-85), формиращ направление ОЕТК №9. ОЕТК №9 осигурява връзките на страната с важните урбанизационни центрове Букурещ, Москва, Санкт Петербург и Хелзинки на север и Александруполис на юг. На юг общината тангира с първокласния път I-4 София - Велико Търново - Шумен - Варна(Е772). През общината минават второкласния път II-53 /с. Поликраище - гр. Лясковец/ и третокласния път III-514</p>



	<p>/В.Търново-Арбанаси - Г. Оряховица/.</p> <p>Анализът показва, че на територията на Областта и на Община Горна Оряховица нуждата от качествени пътища (автомагистрала и първокласни пътища) е много голяма.</p> <p>В добро състояние са пътищата: международен път Е-85 и реконструирана общинска пътна мрежа I - етап по Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г. с пътища: VTR 1051 - Първомайци, VTR 1054 Първомайци - Правда - Янтра, Път VTR 1052 Д.Оряховица - Писарево - Върбица, представляващи 14,148 км. от цялата ѝ дължина.</p> <p>Железопътен транспорт. На територията на Община Горна Оряховица е разположен третия по големина ЖП възел за пътнически превози в страната ни. Тук са разположени центрове на двете държавни железопътни компании - Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура” (ДП „НКЖИ”) и „Холдинг БДЖ” ЕАД. Също така са изградени центрове на навлезлите вече в транспортния бранш, частни ЖП превозвачи.</p> <p>Град Горна Оряховица е стратегически ЖП възел с пресичането на две главни железопътни трасета Русе - Кърджали и София - Варна.</p> <p>Гара Горна Оряховица - Пътническа и Гара Горна Оряховица - Разпределителна са изградени, като самостоятелни центрове за пътнически и товарооборот в областта на железопътния транспорт.</p> <p>Двете гари са пресечни точки на две главни ЖП направления:</p> <ul style="list-style-type: none"> о II главна линия София - Плевен - Г. Оряховица - Варна; о IV главна линия Русе - Ст. Загора - Подкова - съставен елемент на ОЕТК №9 <p>През Горна Оряховица минават следните международни направления:</p> <ul style="list-style-type: none"> о Инстанбул - Русе - Букурещ; о София - Букурещ - Киев - Москва <p>Към националния превозвач „Холдинг БДЖ” ЕАД са разположени два центъра за управление на пътническите и товарните превози, а именно:</p> <p>Пътнически център Горна Оряховица и Локомотивно депо Горна Оряховица с филиално депо Левски, ЕП Русе и район Варна с ЕП Самуил, чиито структури се разпростират на територията на 11 области: Плевен, Ловеч, Габрово, Велико Търново, Русе, Разград, Търговище, Добрич, Шумен, Силистра, Варна.</p> <ul style="list-style-type: none"> о Товарен Бизнес център с Локомотивно депо Русе, филиално депо Плевен, ЕП Каспичан, ЕП Варна - Фериботен комплекс. Центърът също координира работата на изброените 11 области. <p>Към ДП „НКЖИ” са разположени центрове за управление на:</p> <ul style="list-style-type: none"> о ЖП Секция Горна Оряховица;
--	--



	<p>о Секция за сигнализация и комуникация;</p> <p>о Енергосекция Горна Оряховица с две тягови подстанции 110/27 kV - Тягова подстанция Горна Оряховица и Тягова подстанция „Честово”</p> <p>о УДВГД Горна Оряховица /Управление движението на влакове и гаровата дейност/</p> <p>Общата дължина на ЖП линиите на територията на Община Горна Оряховица е около 167 км. От тях 20 км. удвоени жп линии и около 90 км. гарово коловозно развитие. Обходните маршрути на ЖП възел Горна Оряховица възлизат на около 20 км. Всички изброени жп трасета са електрифицирани, с изключение на маневрените райони и товаро-разтоварните коловози.</p> <p>Проблемите, които съпътстват железопътния транспорт на национално ниво, се отразяват и на Община Горна Оряховица. Най-видно е освобождаването на персонал от закрити предприятия, структури и звена. За изминалите две години /2011-2012 г./, само в Община Горна Оряховица, без работа останаха около 900 души. Тенденцията е този процес да спре, като последва оздравителна структурна реформа, която да оптимизира дейностите в жп транспорта и да се разкриват работни места за лица с висока професионална квалификация. Други проблеми са: остаряла инфраструктура, морално остарели влакове, ЖП транспорта не се ползва с пълния си потенциал.</p> <p>Въздушен транспорт. Летище Г. Оряховица е петото международно летище в страната.</p> <p>Летище Горна Оряховица е създадено през 1925 г. От 1995 е петото международно летище в страната, оборудвано с нова, модерна техника. Центърът за управление на въздушните полети, притежаващ всички сертификати и лицензи за извършване на дейността си, ръководи движението на самолетите над цяла Северна България.</p> <p>Летището е специализирано за кargo полети и има потенциални възможности за увеличаване обема на своята дейност чрез привличане и осигуряване вноса и износа на суровини и готова продукция. Явява се основен пункт за износ на бързоразваляеми селскостопански продукти, живи животни и охладено месо от Северна България за Европейския съюз, Русия и страните от Близкия и Далечния Изток.</p> <p>Летището разполага с писта за излитане с дължина 2 450 м. и 45 м. ширина, една пътека за рулиране с бетонно покритие, пет самолетни стоянки. Носещата способност на изкуственото покритие на полосата /PCN/ е 38/R/C/X/T/, което позволява кацане и излитане на самолети с общо полетно тегло до 200 т. Пътническият терминал е в добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети.</p>
--	---



	<p>В момента летището се използва за кargo, чартърни полети, за учебно-тренировъчна дейност на ВВС и гражданска авиация. Обслужва и селскостопанската авиация.</p> <p>На територията на общината има действаща селскостопанска авиация, техническото и летателно оборудване на която е способно да задоволи. Летището не работи с пълния си потенциал. Много дълго време остава нерешен въпроса за отдаване на Летище Горна Оряховица на концесия и нуждите на селското стопанство на цяла Северна България.</p> <p>Интермодален транспорт.</p> <p>Потенциал за развитие на интермодален транспорт в общината представляват наличието на третия по големина ЖП възел в страната - гара Горна Оряховица, Летище Горна Оряховица, международен път I-5 Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - Маказа/Гърция (Е-85), формиращ направление ОЕТК №9, както и бъдещото трасе на автомагистрала „Хемус“. ЖП гара Горна Оряховица е част от железопътно-фериботните пунктове/пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни комбинирани превози. Интермодалните превози при транзита през България се реализират изключително чрез жп транспорт, през граничните ЖП гари по направленията:</p> <ul style="list-style-type: none"> o (Румъния) - Русе - Горна Оряховица - Свиленград - (Турция); o (Румъния) - Русе - Горна Оряховица - София - Кулата - (Гърция). <p>Проблеми: Неразвит потенциал на Летище Горна Оряховица; Състоянието на инфраструктурата на българската железопътна мрежа не отговаря на съвременните изисквания за комбиниран транспорт.</p>
--	---

2.3.5.3. Общински план за развитие на Община Елена за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Елена за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Елена за периода 2014-2020 е документ за стратегическо планиране на устойчиво интегрирано развитие на местно ниво, който определя средносрочните цели и приоритети за развитие. Подходът, методите и принципите, които са използвани при разработването на Общинския план за развитие на Община Елена, осигурява съответствието между нормативните изисквания и националните и регионалните цели и приоритети на развитието в България със специфичните условия на Общината, както и с изискванията на нормативната база, свързана с местното самоуправление, териториалното



	устройство, опазването на околната среда, кадастъра и имотния регистър за територията на Общината.
Решение №	приет с Решение № 54 на Общинския съвет от 12.06.2014 г.
Фактическо съдържание	Пътна мрежа, транспортна инфраструктура и достъпност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Община Елена е с развита пътна инфраструктура, включваща пътища от II и III клас на РПМ и значителна дължина общински пътища. От републиканските пътища на Еленска територия са само пътища от втори и трети клас, което определя необходимостта от подобряване на експлоатационното им състояние. Пътищата от втори клас са 34,85 км, а от трети 48,18 км. Липсват автомагистрала и първокласни пътища. Необходима е рехабилитация на почти цялата общинска пътна мрежа.</p> <p>Трасетата на пътищата от РПМ в границите на общината са в относително добро състояние. Необходима е рехабилитация на път II-53 в участъка от гр. Елена до границата на община Елена с община Златарица. Всички останали трасета на РПМ са наскоро рехабилитирани или са в процес на рехабилитация.</p> <p>Изградената жп инфраструктура не се експлоатира по предназначение. Теренът на жп гарата подлежи на приватизация, а перспективата на жп трасето още не е изяснена.</p>

2.3.5.4. Община Златарица - Общински план за развитие 2014-2020 г.

Име	Община Златарица - Общински план за развитие 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие 2014 - 2020г. на Община Златарица (ОПР) се стреми да се впише хармонично в предвижданията на документите, задаващи насоките в регионалната политика на европейско, национално и регионално ниво. Той е главен стратегически документ, който предначертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано социално-икономическо развитие на Общината в рамките на следващия седемгодишен програмен период. Стратегическата рамка на ОПР се базира на наличния потенциал на Община Златарица, определен от анализ на настоящото състояние и перспективите за развитие, както и политиките, залегнали в актуалните европейски, национални, регионални и областни стратегии за развитие.
Решение №	приет с Решение № 531 на Общинския съвет от 22.04.2014 г.
Фактическо съдържание	Представени транспортните мрежи
Достоверност	висока



Оценъчно съдържание	Изградената пътна мрежа свързва селищата в общината и общината със съседните общини, като включва общо 70,3км. пътища, в т.ч. 20,0км. третокласни, 40,4км. четвъртокласни и 9,9км. местни пътища. От тях 68,7км. са с настилка и 1,6 км. без настилка.
---------------------	--

2.3.5.5. Общински план за развитие на Община Лясковец 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Лясковец 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие следва търси възможности за прилагане на стратегия, която да осигури развитието на община Лясковец като център за осъществяване на активна икономическа политика и иновации. Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г. отрежда на град Лясковец място сред градовете от 4-то ниво (малки градове с микрорегионално значение за територията).
Решение №	приет с Решение № 498 на Общинския съвет от 28.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и транспортния достъп
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>На територията на община Лясковец е изградена 44,65 км пътна мрежа, разпределена по класове както следва: I-ви клас - 21,6 км, II-ри клас-13,25 км и III-ти клас - 9,8 км. Гъстотата ѝ е най-висока за областта, което се обяснява с малката площ на общината и централното ѝ местоположение в "ядрото".</p> <p>През община Лясковец минава едно от железопътни трите паралелни направления за страната - линията София-Мездра-Горна Оряховица-Варна. По това направление са изградени жп гари: „Козаревец“ и „Джулюница“, обслужвани от 2 пътнически влака на денонощие.</p> <p>Построената преди повече от 25 години жп линия (клон 441) между Горна Оряховица и жп гара Елена днес се използва главно за превоз на товари. Превозват се суровини и материали за промишлените предприятия в гр. Лясковец. Населението се снабдява с горивни и строителни материали. Изградени са жп гара „Лясковец“ и жп спирка „Драгижево“, обслужвани от 1 пътнически влак през почивните дни.</p> <p>Необходимо е планирането и извършването на ремонт и модернизирание на приемните здания на жп гарите.</p>

2.3.5.6. Общински план за развитие на Община Павликени за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Павликени за периода
-----	--



	2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план е основен документ за формиране на цялостна, средносрочно ориентирана и ресурсно обезпечена политика за управление на базата на местните приоритети и интересите на гражданите. Планът има характер на отворен документ, който подлежи на развитие, усъвършенстване и актуализиране в съответствие с динамично променящите се условия и фактори.
Решение №	приет с Решение № 595 на Общинския съвет от 21.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Транспорт, пътна мрежа и комуникации
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Пътната мрежа към 01.08.2013 г. в община Павликени, е както следва: I-ви и II-ри клас - няма; III-ти клас - 140,7 км; IV-ти клас - 94,5 км. Преминава участък от 25,2 km от трасето на жп линията София - Горна Оряховица - Варна;

2.3.5.7. Общински план за развитие на Община Полски Тръмбеш за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Полски Тръмбеш за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Полски Тръмбеш за периода 2014 - 2020 г. очертава средносрочната перспектива за икономическо, социално, инфраструктурно и екологично развитие на Общината. Той е основополагащ, стратегически, динамичен документ и важен инструмент при формирането и провеждането на устойчиво и балансирано местно развитие в посочената територия.
Решение №	приет с Решение № 402 на Общинския съвет от 09.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена пътна мрежа
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общината се обслужва от два пресичащи се републикански първокласни пътя, републикански пътища от трети клас и общинска пътна мрежа. Пътища от II клас на територията няма. Пътищата от I клас имат дължина - 32.77 км, пътищата от III клас - дължина 80.85 км и общинските пътища - 37.69 км. Гъстотата на пътищата от I и III клас (226.6 км/1000км ²) е по-висока от средната за областта (160.2 км/1000км ²) и над два пъти по-висока от средната за страната (120.2км/1000км ²). Единият от първо - класните пътища I-5, Русе - В. Търново, е международен транспортен коридор - МТК № 9 и се явява



	<p>централна транс -портна ос между северна и южна България и пренася международни потоци по направление север - юг. Друг първокласен път I-3, Бяла - Плевен, минаващ през територията на общината, е в направление изток - запад, той по-малко обслужва самата община, а по-скоро пренася транзитен поток.</p> <p>Железопътен транспорт: община Полски Тръмбеш има предимство, че през нея преминава железопътната магистрала Г.Оряховица - Русе. Общата дължина на текущия железен път е 17.5 км. Обемът на пътническите превози се осъществява от 2 гари и 3 спирки. Съществено значение за общината имат товарните превози. Сградата на гара П. Тръмбеш разполага с подходяща чакалня и багажно помещение.</p>
--	--

2.3.5.8. Общински план за развитие на Община Свищов (2014-2020)

Име	Общински план за развитие на Община Свищов (2014-2020)
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Свищов е документ за стратегическо планиране, който определя средносрочните цели и приоритети за устойчиво развитие на територията на общината. Като планов документ от последно йерархично ниво, Общинският план за развитие осъществява връзката между стратегическите планови документи на национално, регионално и областно ниво - Национална стратегия за регионално развитие, Регионален план за развитие на Северен централен район, Областната стратегия за развитие на Област Велико Търново.
Решение №	приет с Решение № 941 на Общинския съвет от 26.06.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Дължината на републиканската пътна мрежа е 126,644 км. Общата дължина на републиканската и общинската пътна мрежа на територията на община Свищов е 241,86 км, от които: I клас - 32,900 км; II клас - 34,700 км; III клас - 112,100 км; Първокласна пътна мрежа: пътен участък: Бяла - Плевен (No I-3) - пътят е в добро състояние.</p> <p>Второкласна пътна мрежа: пътен участък: Новград - Свищов - Ореш (No II-52) - нуждае се от основен ремонт при с. Вардим, който се заключава в изграждане на нов мост и нова варианта с цел уширяване радиуса на кривите. В участъка Свищов - с. Ореш е извършено преасфалтиране на пътното платно и пътят е в отлично състояние; пътен участък Вардим - Караманово (No II-54) - необходимо е частично изкърпване на асфалтовата настилка.</p>



Железопътен транспорт. Дължината на жп линията Левки - Свищов е 27 км. Железопътната линия обслужва товарни и пътнически превози. През денонощието има 4 влака от и за Свищов, от които 2 за гара Левски, 1 - за Велико Търново и 2 за Черквица. Железопътният транспорт следва общата тенденция на стагнация, финансови и структурни проблеми, характерни за системата на БДЖ в цялата страна. Поради функциониращата икономика в община Свищов, товарните превози запазват своето значение за транспорта на региона. Другият клон на железопътната линия започващ от гара Ореш и достигащ до гр.Белене е нефункциониращ по отношение на пътническите превози, със спорадични товарни композиции. Очевидно решаването на проблемите на железопътния транспорт не е в компетенциите на отделна община и позитивни резултати могат да се очакват след реструктуриране на ж.п. транспорта на национално ниво.

Речен транспорт. Международно пристанище Свищов е разположено на 7 Паневропейски транспортен коридор (Рейн-Майн-Дунав). Намира се в близост до транспортни коридори № 8 и 9, на около 45 км и автомагистрала "Хемус" (на 56 км от предполагаемото ѝ трасе) и на 45 км. от гр. Александрия (Румъния), която има излаз на основната пътна артерия на страната Букурещ - Тимишоара - Арад - част от международни инфраструктурни коридори. При общо намаление на обработените товари с 6 % през 2011 г. в българските пристанища на р. Дунав, в пристанище Свищов се наблюдава най-голямото увеличение на обработените товари - 38 %. От друга страна се наблюдава преразпределение на пазара на обработените товари, който се изтегля към пристанищата, разположени на запад.

По направление Солун/Скопие - София - Букурещ за достъп до пристанище и ферибот Свищов се използват две пътни отсечки: София - Ябланица - Плевен - Българене 191 км. Това е първокласен път №3, който е част от международен първокласен път E83. В първите си 82 км този път преминава по автомагистрала Хемус. И в участъка на автомагистралата и в останалата част на първокласния път отсечката е реновирана по програмите PHARE и ISPA. През периода 1999-2003 год. е извършен основен ремонт на целия участък и пътят напълно отговаря на всички критерии за проходимост на целия очакван трафик и Българене - Свищов 34.1 км. Това е отклонение от първокласния път. По своя стандарт е второкласен и по него се извършва достъпа на гр. Свищов и гр. Белене до националната пътна мрежа. Пътят е в много добро техническо състояние след извършен основен ремонт.

От тази гледна точка пристанището и град Свищов представляват значителен потенциал, който може да се развие



с построяване на мост над река Дунав между Свищов и Зимнич.

2.3.5.9. Общински план за развитие на Община Стражица 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Стражица 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Стражица за периода 2014-2020 г. (ОПР) е водещ средносрочен стратегически и програмен документ, който очертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано местно развитие, като отчита специфичните характеристики, възможности и ресурси на Общината. Той отразява перспективи за развитие на територията на основата на негови икономически и социални фактори, отчитайки възможностите за преодоляване на различията между градските и селските територии, като в същото време се планират предпоставки и условия за оптимизиране на функциите на общинския център, който играе все по-важна роля за повишаване на конкурентоспособността на икономиката и устойчивото развитие на Общината.
Решение №	приет с Решение № 496 на Общинския съвет от 27.05.2014 г.
Фактическо съдържание	Транспортна инфраструктура и достъпност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	През територията преминава първокласен път В.Търново - Омуртаг с дължина 16 кв. Общата дължина на пътища I и III клас е 113,270 км. Община Стражица се обслужва от железопътна линия с национално значение София - Варна /през Горна Оряховица/. Дължината на железопътната мрежа, преминаваща през територията на общината е 39,708 км. Техническото състояние на релсо-траверсовата скара е добро и гарантира, заложените в графика за движение на влаковете, скорости. По данни на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура” към момента не се предвижда закриване или откриване на експлоатационни пунктове на територията на общината. ЖП гара Стражица и жп спирките в селата Кесарево и Асеново, в комбинация с автомобилния транспорт, създават добра възможност за транспортни комуникации и превоз на стоки.

2.3.5.10. Общински план за развитие на Община Сухиндол 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Сухиндол 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е средносрочен планов документ, изготвен за период от седем години (2014 - 2020 г.), с цел осигуряване развитието на Общината. Той определя



	средносрочните цели и приоритети за развитието на Общината в съответствие с областната стратегия за развитие и концепцията за пространствено развитие на Общината и е основният документ, който стои в основата на плановия и програмния процес.
Решение №	приет с Решение № 242 на Общинския съвет от 15.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представен транспорта, обслужващ общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общественият транспорт се осъществява чрез автобусни линии, които са собственост основно на автостопанствата в гр. Павликени и гр. Севлиево и други градове, тъй като на територията на община Сухиндол няма изградено собствено стопанство.

2.3.6. Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Областната стратегия за развитие на Област Русе визира 7-годишен период от 2014 до 2020 г., в който се очакват сериозни промени в общеевропейски и световен мащаб, свързани с преодоляване на ефектите от продължителната финансова криза и необходимостта от по-нататъшно успешно провеждане на политиката на сближаване при запазване на националната и регионална идентичност и културно разнообразие в процеса на развитие. В документа е направен преглед и оценка на социално-икономическия профил на областта и нейното развитие през последните пет години и са набелязани стратегическите цели и приоритети за следващия планов период, които са адаптирани към съвременните условия за тяхното изпълнение и са съобразени с местния потенциал за развитие.
Решение №	приета с Протокол № 1 на Областния съвет за развитие от 25.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и възможностите за интермодалност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	В последните двадесет години всички правителства подчертават геостратегическото положение на град Русе, но въпреки това не се предприемат необходимите решителни стъпки за неговата капитализация чрез изграждането и рехабилитацията на подходяща инфраструктура. Все още недобре развитата инфраструктура се явява основна пречка за развитието на икономиката и привличането на чуждестранни инвестиции. Ролята, която град Русе има като



икономически, административен, транспортен и културен център по отношение както на страната, така и в рамките на Югоизточна Европа, очертава необходимост от допълнително развитие на пътната инфраструктура.

Основните пътни артерии от републиканската пътна мрежа в Област Русе са ветрилообразно разположени и концентрирани в и около гр. Русе. Най-важните от тях са първокласен път I-5 (Е-85 Русе-В.Търново), първокласен път I-2 (Е-70 Русе-Варна), второкласен път II-21 (Русе-Силистра), второкласен път II-23 (Русе-Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе-Две могили-Бяла). Всички те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Като цяло железопътната инфраструктура на територията на Област Русе е в добро техническо състояние и позволява бърз и удобен превоз на пътници и товари.

Пристанището е развит мултимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, автомобилен и железопътен. На територията му са разположени пътни връзки с централната пътна мрежа на България и жп коловози, които го свързват с жп мрежата на страната. Пристанище Русе е обособено като два терминала - Русе-изток и Русе-запад, както и централен пътнически кей.

От особено важно значение за Област Русе е възстановяването и развитието на речния пътнически транспорт.

Възможности за развитие:

- Развитие на потенциала на преминаващите през областта транспортни коридори 7 и 9;
- Развитие на националните, трансгранични и европейски функции на областта в контекста на актуалните европейски инициативи: Европейска стратегия за Дунавския регион, Зона за черноморско икономическо сътрудничество и взаимодействие и др.;
- Развитие на транспортния, хидроенергийния и туристическия потенциал на река Дунав;
- Достъп до финансовите инструменти на Европейския съюз;
- Пълноправно участие в механизмите за развитие на Дунавския макрорегион;
- Развитие на мултимодален транспорт и логистични центрове;
- Интернационализация

2.3.7. Планове на общини от Област Русе 2014-2020

2.3.7.1. Общински план за развитие 2014-2020 на Община Борово

Име	Общински план за развитие 2014-2020 на Община Борово
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие като стратегически документ



	обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората в Общината и устойчиво развитие. Общинският план за развитие определя средносрочните цели и приоритети за развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциалът на общината, от една страна, и съдържащи се в съответната областна стратегия за развитие за периода до 2020 г., от друга страна.
Решение №	приет с Решение № 298 на Общинския съвет от 25.09.2013 г.
Фактическо съдържание	Представен транспорта в общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Община Борово е встрани от основните пътни транспортни коридори. През територията на общината преминава първокласен път I-5 /Русе-В.Търново-Подкова/ - част от Европейски транспортен коридор №9. Той дава възможност за бързо транспортиране на пътници и товари до областния център-гр.Русе /в рамките на 30-40 мин./, гр.Бяла /10-15 мин./, гр.Велико Търново /50-60 мин./ и много други дестинации. ЖП гара Борово е разположена на 4-та жп линия /Русе-Г.Оряховица-Подкова/. Денонощно през гарата преминават над 15 пътнически, бързи и международни влакове направленията Русе и Горна Оряховица.

2.3.7.2. Общински план за развитие на Община Бяла 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Бяла 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на община Бяла, област Русе за периода 2014-2020 г. (ОПР) е водещ средносрочен стратегически и програмен документ, който очертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано местно развитие, като отчита специфичните характеристики, възможности, ресурси и потенциал на Общината. Периодът на действие на Общинския план за развитие е 7 години и съвпада с периода на действие на Областната стратегия за развитие на област Русе, Регионалния план за развитие на Северен централен район и с периода на програмиране на помощта от Европейските фондове. Освен хармонизацията на целите и приоритетите в контекста на регионалната политика на ЕС, съответствие е постигнато и по отношение на методите за управление, наблюдение, оценка, а също и при изготвянето на индикатори за отчитане на постигнатите резултати и въздействие от



	прилагането на мерките и изпълнението на ОПР.
Решение №	приет с Решение № 150 на Общинския съвет от 29.11.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Важен комуникационен и транспортен център на границата на три области - Русе, Търговище и Велико Търново. През общината преминава трансевропейски транспортен коридор №9 Русе-Бяла-Велико Търново и ж.п. линията Русе - Горна Оряховица.</p> <p>Състоянието на пътищата от републиканската пътна мрежа, които преминават през територията на община Бяла е сравнително добро.</p> <p>През територията на общината преминават ж.п. линията Русе - Горна Оряховица и пътят Русе - Велико Търново.</p>

2.3.7.3. Общински план за развитие на Община Ветово 2014-2020

Име	Общински план за развитие на Община Ветово 2014-2020
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Ветово определя средносрочните цели и приоритети за развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциала на Общината, от една страна и стратегическите насоки за разработване на целите и приоритетите на общинските планове за развитие, съдържащи се в Областната стратегия за развитие на Област Русе за периода до 2020 г., от друга страна. Целите и обхватът на документа отчитат и предвижданията на устройствените схеми и планове, действащи на територията на Областта в средносрочен и дългосрочен план.
Решение №	приет с Решение № 567 на Общинския съвет от 30.07.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>На територията на общината е развит автомобилният и жп транспорт. Община Ветово се обслужва от I клас път: 1-2 /Е 70/ Русе - Варна.</p> <p>Близост до важни транспортни коридори и с достъп до международно речно пристанище (Русе) и жп гари (в самата община Ветово).</p>

2.3.7.4. План за развитие на Община Две могили 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Две могили 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Целите, които се поставят с разработването на Общинския план



	за развитие са: Формиране на цялостна дългосрочно ориентирана и ресурсно осигурена политика на Общината, основана на местните интереси и приоритети. Интегриране на Плана за развитие на Община Две могили с Областната стратегия за развитие и оттам - с Регионалния план за развитие на Северен централен район и Националния план за развитие.
Решение №	приет с Решение № 464 на Общинския съвет от 27.09.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>На територията на общината няма изградени и функциониращи участъци от автомагистрала. В района относителният дял на първокласните пътища (15.6%) е почти равен на средния за страната.</p> <p>През община Две могили минава жп линията Русе- Горна Оряховица. Тя е важен фактор за местното развитие и представлява ключов компонент от планове на правителството за промяна на модела на транспорт чрез изграждане на интермодални връзки и използването на по-екологичния железопътен транспорт за превоз на транзитни товари от граница до граница. Железопътната гара е съоръжена с маршруторелейна централизация. Има изградена рампа за товаро-разтоварна дейност с портален кран, но поради намаляване на товаро-потока, мобилната товарачна техника е изтеглена в гр. Русе.</p> <p>Предвидено е „Изграждане на индустриална зона в гр. Две могили“</p>

2.3.7.5. Общински план за развитие на Община Иваново 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Иваново 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е част от общата система за стратегическо планиране и програмиране на регионалното развитие, установена със законодателните разпоредби и в рамките на националната политика за регионално развитие. Съгласно законодателството за регионално развитие Общинският план за развитие на Община Иваново 2014-2020 г., като интегрален елемент от националната система за стратегическо планиране на регионалното и местното развитие в България, определя средносрочните цели и приоритети за развитието на Общината в съответствие с Областната стратегия за развитие на Област Русе 2014-2020 г.
Решение №	приет с Решение № 427 на Общинския съвет от 25.07.2014 г.
Фактическо	Представена транспортната инфраструктура



съдържание	
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През територията на общината минават важни артерии - ж.п. линия Русе - Горна Оряховица-София и шосейни пътища Русе - София и Русе - Варна, свързващи централна Европа с Черноморието и Азия.</p> <p>През територията на общината преминават 5 бр. пътища от републиканската пътна мрежа с обща дължина 86,9 км, като най-натоварени и с концентрация на ПТП са първокласните Е-70 и Е-85. Пътища от републиканската пътна мрежа, преминаващи през територията на Община Иваново (обща дължина - 86. 9 км или 45,59% от общо пътищата, преминаващи през територията на общината): Първокласен път I-2 /Е-70 Русе-Разград-Варна/, с дължина 11. 8 км; Първокласен път I-5 /Е-85 Русе-Велико Търново-Маказа/, с дължина 17. 1 км. По отношение на републиканската пътна мрежа най-поддържани на територията на общината са първокласните пътища. Това се дължи най-вече на важното им транспортно значение, обусловено от високата им натовареност.</p> <p>През жп гара Ветово, преминават влакове предимно с електрически локомотиви, а в последните години трафикът им е значително намален.</p>

2.3.7.6. Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, обединени от стремежа към устойчиво развитие и по-висок жизнен стандарт на населението от Общината. Общинският план за развитие на Община Русе определя средносрочните цели и приоритети за развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциалът на Общината, от една страна, и стратегическите насоки за разработване на целите и приоритетите на общинските планове за развитие, съдържащи се в Областната стратегия за развитие на Област Русе за периода до 2020 г., от друга страна.
Решение №	приет с Решение № 755 на Общинския съвет от 17.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока



<p>Оценъчно съдържание</p>	<p>Община Русе е важен национален транспортен комуникационен и търговски възел с намиращи се на нейна територия гранични пунктове на река Дунав и в Свободна (безмитна) зона.</p> <p>Автомобилен транспорт. Територията на гр. Русе и прилежащата му зона на влияние се пресичат от следните пътища от републиканската пътна мрежа и общински пътища: I-2 / E-70, I- 5 / E-85, II-21, II-23, II-52, III-202, III-501, III-2001, общински път RSE 1051 Русе - Николово-Юделник.</p> <p>Републиканските пътища осигуряват както връзките ѝ със съседните общини, така и далечните направления към София, Велико Търново, Силистра и Варна. Основните пътни артерии от републиканската пътна мрежа са ветрилообразно разположени и концентрирани в и около гр. Русе. През Общината преминават следните републикански пътища: I-5 / E-85 (Русе-Бяла-Маказа-граница Гърция), I-2 / E-70 (Русе-Разград-Варна), II-21 (Русе-Тутракан-Силистра), II-23 (Русе - Червена вода - Кубрат Исперих), II-52 (Русе-Мечка-Свищов-Никопол), III-501 (Русе-Иваново-Бяла, III-2302 Ч. вода - Семерджиево - Ветово - Сеново Общата им дължина на територията на Общината е около 102 км, от които 34.6 км - пътища първи клас, 44,6 км - втори клас. Гъстотата на пътната мрежа е около 0,179 км/км². Част от път I-2/E70 и път I-5 / E-85 са трасе на Паневропейския коридор № 9.</p> <p>Елементите на пътната мрежа и пътните съоръжения - габарити, настилки, отводнителни и укрепителни съоръжения, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация са в добро състояние. Структурен елемент на пътната мрежа от съществено значение е Дунав мост, който осъществява връзка на пътната мрежа на Община Русе с пътната мрежа на Румъния. В основната си част републиканската пътна инфраструктура е в добро експлоатационно състояние. Най-натоварен и с най-голям брой пътнотранспортни произшествия е първокласен път I-5 (E-85 Русе-В. Търново) в отсечката Русе-Бяла-разклон за Плевен, която свързва направленията Русе-София и Русе-Свиленград. С оглед подобряването на безопасността на движение по направление Русе - В. Търново Свиленград в Агенция „Пътна инфраструктура“ е приет Доклад за прединвестиционно проучване на Скоростен път „Русе - Свиленград“ от км. 0+000 до км. 276+988.</p> <p>Друг съществен проблем представлява състоянието на пътната и уличната инфраструктура непосредствено в зоната на ГКПП Дунав мост, която се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация.</p> <p>Бъдещите инвестиционни намерения на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) за развитие на републиканската пътна</p>
----------------------------	--



	<p>мрежа на територията на Община Русе включват:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Извеждане на автомобилното движение извън чертите на гр. Русе - Скоростен път „Русе - Свиленград” от км. 0+000 до км. 276+988; □ Изграждане на скоростен път Русе-Разград-Шумен; □ Рехабилитация на път I-5 Русе - В. Търново; □ Рехабилитация на път II -23 Русе-Червена вода-Кубрат-Исперих; □ Рехабилитация на път III-2302 Червена вода-Семерджиево. <p>Железопътен транспорт. На територията на Община Русе съществува изградена и добре развита железопътна инфраструктура. Най-важна стопанска роля имат жп линиите Русе-Горна Оряховица и Русе-Варна. Русенската жп гара има важно стратегическо значение за осъществяване на комбинирани превози по европейските транспортни коридори №7 и №9. Железопътният възел е обхванал и отцепил цялата северна половина на градската територия. Включва една централна пътническа гара, две разпределителни, три товарни, от които две обслужват съответно Западната и Източната промишлени зони и една техническа гара. От гара Русе-разпределителна излиза железопътна линия за Букурещ, която до моста на река Дунав е двойна. Гарите са свързани помежду си с два открити релсови пътя, пресичащи на места на ниво градската улична мрежа и са без всякаква шумова защита. Железопътен достъп има до квартали Долапите и Образцов чифлик, както и до селата Червена вода и Ястребово. Железопътният транспорт, поради отдалечеността на гарите от селищата и малката честота на влаковете, изпълнява ограничена роля на приградски обществен транспорт, предимно през зимата за с. Червена вода.</p> <p>Като цяло железопътната инфраструктура на територията на Община Русе е в добро техническо състояние и позволява бърз и удобен превоз на пътници и товари. Със средства от държавния бюджет през 2008 г. е завършен ремонтът на централна ж.п. гара Русе, като са обновени фасадата, пероните и дограмата на пътническото здание, чакалнята и санитарните помещения за пътници, в т.ч. лица с увреждания, и най-важната част - гаровия подлез. Създадени са оптимални условия за достъп на хора в неравностойно положение чрез изградените 2 бр. асансьори и едновременно е решен въпросът с прехода на гражданите от кв. „Дружба” към централната градска част.</p> <p>Възможностите са:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ привеждане на параметрите на жп линия Русе-Горна Оряховица в съответствие със стандартите на европейските транспортни коридори поставя изискването за удвояването ѝ; □ реконструкцията на жп линията Русе-Варна би открила
--	---



възможности за развитие на комбинираните транзити от Дунав през Русе, с железница до Варна и от там по Черно море до целевите страни.

Важен за социално-икономическото развитие на Община Русе елемент от транспортната (железопътна и шосейна) инфраструктура е връзката Русе - Варна. Проучванията на редица консултантски фирми, с опит в развитието на комбинираните превози, показват перспективността и икономическата ефективност от изграждането на комбинирана транспортна връзка „Река Дунав (пристанище Русе) - железница (автомобил) - Черно море (пристанище Варна)”. Основните преимущества на такава транспортна връзка са съкращаване на времето за транспорт с около 2 дни и разходите за канални и други такси в долното течение на река Дунав. Проблем за реализацията е незадоволителното състояние на железопътната линия и на пътната връзка между Русе и Варна първокласен път I-2 (E-70 Русе-Варна). До скоро недостатъчен бе и трафикът на контейнери в тази част на Европа, който е най-ефективен за комбинирани превози. В последните години трафикът на контейнери през пристанище Варна нараства с 10-15% годишно. С подобряване на навигацията по водната магистрала „Рейн-Майн-Дунав” и другите политически и икономически промени в региона и Черноморския басейн се очаква бързо развитие на трафика и комбинираните превози. Във връзка с тези констатации е необходимо да се изведе като приоритет развитието на железопътната и автомобилна транспортна връзка между Русе и Варна. По данни на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са планирани инвестиции от държавния бюджет в размер на 8 млн. лв. за възстановяване на проектните параметри на жп линия Русе-Варна.

Воден транспорт. Един от най-важните фактори за бъдещото развитие на Община Русе е стратегическото географско положение и достъпът до всякакъв вид транспорт. Излазът към река Дунав благоприятства развитието чрез транспортната функция на реката и значението и за отключване потенциала на индустрията, земеделието, транспорта и транснационалното сътрудничество. Анализът на състоянието на инфраструктурата по река Дунав следва да се разглежда в два основни аспекта: интермодален транспорт и обслужващи съоръжения. Прогнозите, използвани в секторната Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., показват, че товарният обем на интермодалните превози през Русе ще нараства с около 18% за периода 2010-2020 г. Очевидно е, че има значителен потенциал за развитие на интермодални превози с използване на река Дунав, но за да се постигне по-голяма ефективност, трябва да



	<p>се развиват всички компоненти на системата - железопътен, автомобилен, речен и въздушен транспорт, както и логистична база.</p> <p>Пристанище Русе е най-голямото пристанище в българския участък на река Дунав и заема ключова позиция в Паневропейските транспортни коридори:</p> <p>Коридор VII - Рейн-Майн-Дунав;</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Коридор IX - Хелзинки-С.Петербург-Москва-Киев-Букурещ-Русе-Александрополис; □ Пътят на коприната - комбиниран транспорт на транзитни товари по линията Варна-Русе; □ Коридор ТРАСЕКА - Узбекистан-Азербайджан- Грузия-България- Европа. <p>Пристанището е развит мултимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, автомобилен и железопътен. На територията му са разположени пътни връзки с централната пътна мрежа на България и ж.п. коловози, които го свързват с ж.п. мрежата на страната. На територията на Община Русе са обособени три пристанищни терминала, влизащи в състава на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе: Русе-запад; Русе-център и Русе-изток. Пристанище Русе е обособено като два терминала - Русе-изток и Русе-запад, както и централен пътнически кей. В крайбрежната ивица на град Русе, простираща се от км 505 до км 480 по течението на река Дунав, са регистрирани общо 12 пристанища и пристанищни терминали, групирани в три типа.</p> <p>Изпълнителна агенция „Морска администрация” - Дирекция „Морска администрация Русе” на територията на Община Русе функционират следните пристанища:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ С национално значение: ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ, което включва: <ul style="list-style-type: none"> ○ Русе изток - Пристанище за обществен транспорт с национално значение за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнери и Ро-Ро кораби; ○ Русе център - Пристанище за обществен транспорт с национално значение за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби; ○ Русе запад - Пристанище за обществен транспорт с национално значение за обработка на генерални, насипни и наливни товари. □ С регионално значение: <ul style="list-style-type: none"> ○ Дунавски драгажен флот Русе (ДДФ) - Обработка на генерални и насипни товари; ○ Русе - нефтоналивен терминал Арбис - Обработка на нефтопродукти и бункероване на кораби на „Ромпетрол” АД; ○ Порт Булмаркет Русе (Булмаркет) - Обработка на генерални и насипни товари и нефтопродукти;
--	---



	<p>о Русе Безмитна зона (БЗ) - Обработка на нефтопродукти;</p> <p>о „Дубъл Ве Ко” Русе (Дубъл) - Обработка на генерални и насипни товари и снабдяване на корабите с вода, телефон и електроенергия;</p> <p>о В началото на 2012 г. е регистрирано пристанище „Пристис” - Обслужване на пътници; швартоване, снабдяване на корабите с вода, електрическа енергия и комуникации; бункероване с гориво и смазочни материали; техническо снабдяване и услуги; снабдяване с хранителни и други продукти.</p> <p>Със специално предназначение:</p> <p>о ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ Русе (ИАПД) - Местодомуване и ремонт на кораби, швартоване и снабдяване с вода, ел. енергия, хидротехническо проучване и строителство;</p> <p>о „Русенска корабостроителница“ на „Русенска корабостроителница“ АД (РК АД) - Строителство и ремонт на кораби и плавателни съдове;</p> <p>о През 2011 г. е регистрирано пристанище „Ривър сервиз“ за ремонт на плавателни съдове.</p> <p>Инфраструктура за въздушен транспорт</p> <p>Летище Русе е гражданско летище за вътрешен и международен транспорт, с изградена аерогара. Разположено е на 17 км от гр. Русе, в близост до с. Щръклево. Летището не функционира от 2000 г., като гражданските полети са прекратени през 1991 г., а военните - през 2000 г. Целта през последните години е да бъде отдадено на концесия, като ще обслужва полети на товарни самолети, но ще притежава и пътнически терминал. През 2005 г. собствеността върху Летище Русе беше прехвърлена от Министерство на отбраната на Министерство на транспорта, а с решение на МС от 22 декември 2006 г. летището придоби международен статут. Летището разполага с 2 000 дка прилежаща земя, а пистата му е дълга 2 500 метра. Местоположението на летището е стратегическо за Русе с възможност за комбиниране на железопътния, сухопътния, водния и въздушния превоз на товари. Летището притежава пътнически терминал, а ако бъдещият концесионер предвижда обслужването и на товарни самолети, има възможност да се построи и товарен терминал. Летище Русе има възможност за отделяне на товарната от пътническата дейност и безпроблемно да бъдат извършвани и двата типа услуги. В зависимост от големината на самолетите, е възможно да се наложи частична реконструкция на пистата. Отварянето на летището за полети ще бъде мощен стимул за развитието на Русе, като интермодален транспортен център.</p>
--	---



2.3.7.7. Общински план за развитие 2014-2020, община Сливо поле

Име	Общински план за развитие 2014-2020, община Сливо поле
Вид и форма	План
Контекст	Стратегически цели на Общинския план са: Осигуряване на благоприятна инвестиционна среда чрез изграждане и поддържане на надеждна инфраструктура и подобряване на административното обслужване. Стимулиране на устойчив икономически растеж чрез иновации в селското стопанство и преработващите предприятия, производство на биопродукти и създаване на разнообразни форми на туризъм. Подобряване средата на живот и намаляване на бедността и социалното изключване чрез повишаване на социалното и културно-образователното равнище, и професионалната квалификация. Опазване на околната среда чрез оптимизиране управлението на отпадъците, използване на енергия от ВЕИ, внедряване на мерки за енергийна ефективност, опазване на горския фонд и запазване на биоразнообразието.
Решение №	приет с Решение № 318 на Общинския съвет от 29.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>В общината няма развит железопътен и въздушен транспорт, но има възможности за развитие на воден /речен/ транспорт чрез пристанището в село Ряхово. В най-голяма степен е развит автотранспорта. През общината преминава главен път II-21, свързващ градовете Русе и Силистра. Съставните села се обслужват от четвъртокласна пътна мрежа.</p> <p>На територията на общината е развит само автомобилният транспорт. Близостта до река Дунав и наличието на пристанище в с.Ряхово са предпоставка за развитие на речен транспорт. Пристанището е построено в периода 1948 г. - 1952 г. и се нуждае от ремонт и обновяване. До пристанището е разположена зърнена база с капацитет над 30000 т, откъдето се е осъществявал износът на зърно за държави разположени по р.Дунав (Унгария, Чехия). На Запад от с.Ряхово има изграден (през 1983г.) лиман за зимуване на плаващи помпени станции. Разширяването му би позволило да зимуват и по-малки кораби или шлепове.</p> <p>На територията на Община Сливо поле е развит велосипедният транспорт както в рамките на населените места, така и до съседни села. Предпоставки за използването му са ниският автомобилен трафик, особено по второстепенната улична мрежа и липсата на разходи за гориво.</p>



2.3.7.8. План за развитие на Община Ценово за периода 2014-2020 г.

Име	План за развитие на Община Ценово за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие на Община Ценово за периода 2014-2020 година е основен документ за формирането на цялостна, средносрочно ориентирана и ресурсно обезпечена политика за управление на базата на местните приоритети и интересите на гражданите.
Решение №	приет с Решение № 368 на Общинския съвет от 19.08.2014 г.
Фактическо съдържание	
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Намира се в близост до първокласния път Русе-Бяла-Велико Търново. Недостатък е липсата на железопътна линия

2.4. Стратегически документи на Североизточен район

2.4.1. Регионален план за развитие на Североизточен район за периода 2014 - 2020

Име	Регионален план за развитие на Североизточен район за периода 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Регионалният план за развитие на Североизточен район от ниво 2 за периода 2014-2020 г. е документ за стратегическо планиране, който, като отчита специфичните характеристики и потенциала на района, определя средносрочни цели и приоритети за устойчиво и интегрирано регионално и местно развитие в съответствие с предвижданията на Националната стратегия за регионално развитие и другите структуроопределящи политики. Регионалният план за развитие определя необходимостта от реализация на дейности в различни сектори, създаване на по-добри условия за балансирано и устойчиво социално-икономическо и териториално развитие и преодоляване на съществуващите междурегионални и вътрешнорегионални диспропорции. Регионалният план за развитие е съобразен с Националната програма за развитие: БЪЛГАРИЯ 2020” и Националната програма за реформи на Република България (2011-2015 г.), които определят националните ангажименти за изпълнение на целите на Стратегията на ЕС „Европа 2020” за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж”.
Решение №	Документът е приет с Решение № 460 на Министерския съвет от 01.08.2013 г.



Фактическо съдържание	Представена транспортната политика
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Транспортната политика е една от най-пряко влияещите върху регионалното развитие на районите, предвид целта за балансирано териториално развитие както в междурегионален, така и във вътрешнорегионален план.</p> <p>Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г. очертава най-важните насоки за развитие на транспортната система в следващия десетгодишен период. Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са: постигане на икономическа ефективност, развитие на устойчив транспортен сектор и подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност, със следните приоритети:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура; ▫ Интегриране на българската транспортна система в европейската; ▫ Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората; ▫ Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната; ▫ Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт. <p>Приоритетните мерки за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 г. за пътищата с общоевропейско и национално значение, са:</p> <p>Доизграждане на автомагистралните участъци по основните международни трасета от TEN-T с времеви хоризонт 2020 г, представляващи част от стартирали автомагистрални проекти на България и съгласувани с тенденциите и приоритетите за развитие на пътно-транспортния сектор и пътната инфраструктура;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Оптимизиране капацитета на съществуващи и изграждане на нови участъци от пътната мрежа на България по трасетата на трансевропейските транспортни коридори с времеви хоризонт 2020г., като допълнително се диференцират автомагистрални и скоростни пътища с цел осигуряване на свободен автомобилен поток за пътищата с общоевропейско и национално значение; ▫ Предвиждане на обходи на населените места и евентуалното изграждане на ключови пътни съоръжения за най-комплексните участъци по приоритетните международни трасета. <p>За територията на СИР от особено значение е изграждането на АМ «Черно море» и доизграждането на АМ «Хемус», както и изграждането на скоростните пътища Варна-Шабла-Дуранкулак и Русе-Шумен.</p>



	<p>Като част от пътната инфраструктура на ОЕТК №8, който свързва Адриатика с региона на Черно море и има голям потенциал за осъществяване на комбинирани превози, АМ „Черно море“ ще включи територията на СИР в обхвата на обслужване на трансевропейската транспортна мрежа. Изграждането на АМ „Черно море“ между Варна и Бургас ще осигури не само нова транспортна връзка между магистралите Хемус и Тракия, но и същевременно ще подобри съществено обслужването на крайбрежието, като ще изведе транзитния трафик по-далеч от чувствителната крайбрежна територия, курортните селища и комплекси по брега. Магистралата е част от бъдещ автомагистрален ринг около Черно море, който ще обвърже всички страни по крайбрежието и ще спомогне за разширяване на трансграничното и регионалното сътрудничество в Черноморската зона.</p> <p>АМ „Хемус“ ще изпълнява функциите на главна пътна комуникация в Северна България, която ще осигурява връзките на столицата и големите градски центрове и ще подобри достъпността до инфраструктурните обекти с международно значение - пристанища, летища и пътища ГКПП. Автомагистралата ще улесни връзките на СИР с вътрешността на страната и Столицата и ще подобри транспортното обслужване особено в област Търговище.</p> <p>Доизграждането на автомагистралните участъци по основните международни трасета от ТЕН-Т ще създаде условия за подобри връзки по протежение на основните оси на развитие, разширяване трансграничното сътрудничество, завършване на главни транзитни маршрути между съседни на България страни, ускоряване на процесите на икономическа и териториална кохезия на районите от ниво 2.</p> <p>На национално ниво изпълнението на заложените проекти ще окаже положително въздействие върху транспортните комуникации и нивото на достъпност на главните полюси на растеж; ще доведе до намаляване на броя на ПТП и подобряване на безопасността; ще привлече допълнителен товарен трафик и ще повиши икономическата ефективност при вътрешния и международен превоз на товари. Възможно е постепенното изграждане на отделни лотове да предизвика натоварване и отрицателно въздействие върху околната среда при обходите и тесните места.</p> <p>Реализирането на проектите за скоростни пътища Русе-Шумен, Варна-Шабла-Дуранкулак с връзка към Констанца и Тулча в Р. Румъния, модернизирането на направление Варна-Добрич с продължение до Силистра и връзка към Тараклия в Р. Молдова, ще подобри вътрешнорегионалните и междурегионални транспортни връзки за свързване със съседните страни по крайбрежието. Така ще се реализира</p>
--	---



	<p>глобалната цел за „свързаност”, ще се създадат условия за валоризиране специфичните потенциали на района, ще се създаде възможност за интегриране на бесарабските българи, населяващи територии в съседните страни привличането им и включване като човешки потенциал и квалифицирана работна сила в пазара на труда в СИР.</p> <p>Изграждането на новите терминали и успешното включване на Пристанище Варна в нарастващия товарооборот в Черно море ще утвърди Варна като основен логистичен и дистрибуторен център между Общоевропейските транспортни коридори №№ 7, 8, 9 и ТРАСЕКА. Обновяването и възстановяването на проектните параметри на жп линията Русе-Варна е в подкрепа на интермодалните превози в СИР.</p> <p>Реконструкцията и модернизацията на пътната мрежа от II и III клас и общинската пътна мрежа, подкрепяни от политиката за регионално развитие допринася за подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до главните транспортни коридори, както и достъпа на икономическата активност до периферните и изостаналите райони - ще намалят транспортните разходи за икономиката и населението, ще се създадат предпоставки за по-безопасно и комфортно пътуване, ще се редуцира вредното въздействие от шума в контактните зони на урбанизираните територии, ще се осигури по-добър достъп до всички предоставяни услуги от публичния сектор.</p>
--	---

2.4.2. Областна стратегия за развитие на Област Добрич 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Добрич 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	<p>Съгласно Закона за регионално развитие „Областната стратегия за развитие определя средносрочните цели и приоритети за развитие на областта, както и стратегическите насоки за разработване на общинските планове за развитие”.</p> <p>В контекста на Закона, Областната стратегия за развитие (ОСР) на област Добрич е средносрочен документ за стратегическо планиране на регионалното развитие на областта, който е синхронизиран с регионалния план за развитие на Североизточния район от ниво 2. С областната стратегия за развитие се определят целите и приоритетите за устойчиво интегрирано регионално развитие, при отчитане на специфичните характеристики и потенциала на областта. Областната стратегия за развитие се разработва за 7-годишен период, който съвпада с периода на действие на аналогичните документи от Национално и регионално ниво и служи за ориентир при разработването на общинските планове за</p>



	развитие на съставните общини на областта .
Решение №	приета с Решение № 2.1 на Областния съвет за развитие от 25.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>С цел подобряване на транспортната комуникативност и отговаряйки на актуалната натовареност на републиканската пътна мрежа сред дългосрочните предложения на ОПУ-Добрич е да се промени статутът на път II-29 ВАРНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ - ГРАНИЦА Р. РУМЪНИЯ от II-ри на I-ви клас и при възможност да се включи в групата на високоскоростните пътища. Пътят е с много сериозно стопанско значение. В регионален план, пътят е най-пряката връзка между областните центрове Варна и Добрич и осигурява най-прекия достъп на региона на Добруджа до магистрала “Хемус” и бъдещата магистрала “Черно море”.</p> <p>Ж.п. клонът “Повеляново /Варна/-Добрич-Кардам”/Румъния/ обслужва директно област Добрич като провежда и международните потоци в североизточна посока към Румъния, Украйна и Русия, тъй като се явява част от основното направление София- Г.Оряховица-/Варна/-Добрич-Румъния. Главната жп линия е двойна, електрифицирана и е категоризирана в Европейската ж.п. мрежа за комбинирани превози и мрежата от международни магистрални линии, но отклонението през област Добрич е единична, неелектрифицирана линия.</p> <p>Приоритетни проекти:</p> <p>Изграждане на скоростен път Варна-Шабла- Дуранкулак с връзка към Констанца;</p> <p>Изграждане на скоростен път II-29 „Варна- Добрич” и бъдещото му продължаване с път II-71 Добрич - Силистра;</p> <p>и др.</p>

2.4.3. Планове на общини от Област Добрич 2014-2020

2.4.3.1. План за развитие на Община Балчик за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Балчик за периода 2014-2020
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие (ОПР) 2014 г. - 2020 г. на Община Балчик е главен стратегически документ, който предначертава целите и приоритетите за устойчиво и интегрирано социално-икономическо развитие на Общината в рамките на следващия



	седемгодишен период. Стратегическата рамка на ОПР се базира на наличния потенциал на Община Балчик, определен от ситуационния анализ на настоящото състояние и перспективите за развитие, както и политиките, залегнали в актуалните европейски, национални, регионални и областни стратегии за регионално развитие.
Решение №	приет с Решение № 524 на Общинския съвет от 13.02.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Пътна мрежа. Външните връзки на общината се осигуряват от пътищата от републиканската пътна мрежа. Първокласният път I-9 (Е 87) е основният обслужващ път за общината. Той обслужва крайбрежното направление: Румъния (Дуранкулак) - Балчик - Варна - Бургас - Малко Търново - Турция. Разположен е периферно в южната част на общината, успоредно на бреговата линия, и обслужва главно туристическите потоци по крайбрежието и преките връзки с регионалния център Варна. Пътят е в сравнително добро състояние.</p> <p>Второкласната пътна мрежа е представена от: II -27 Балчик - Соколово - Сенокос - Добрич - Нови пазар, а оттам и връзка с автомагистрала „Хемус“ и първокласния път I-2 Русе - Варна. Този път осъществява връзките на общината с вътрешността на страната в северозападна и западна посока; II -71 Оброчище - Батово - Стефаново - Добрич - Силистра. Двата второкласни пътя осъществяват пътните връзки за сухоземно прехвърляне на товари от пристанищата Русе и Силистра към пристанище Балчик и обратно. Третокласният път III-902 Оброчище - Кичево - к.к. „Св.св. Константин и Елена“ - Варна преминава успоредно на първокласния път I-9 и успешно се използва за поемане на товарното и транзитното движение, особено в летните месеци. Прекатегоризираният път III -9002 Царичино - Дропла - Генерал Тошево обслужва северозападната част от общината. Пътищата от високи класове не са изчерпили пропускателната си способност, като пътищата от трети клас са с резерв от пропускателна способност.</p> <p>Водно-транспортна инфраструктура. Пристанище Балчик е част от пристанищен комплекс Варна. Изградено е и функционира от 1969 г. Нареща се на трето място по големина сред пристанищата по Черноморското крайбрежие. Разполага със 165 м кейове, оборудвани с два 5 - тонни портални крана. Пристанището може да приема до 2 малки кораба (5000-6000 т.). За обработване на товарите се използват около 2000 кв.м. открити складови площи, граничен контролно -пропускателен пункт и вътрешен път. Товарите от и</p>



	<p>за пристанището се превозват с автомобилен транспорт. Профилирано е само като товарно, осъществява се само износ. Пътническото движение по море се обслужва от морска гара Балчик. Извършва се с хидробуси до к.к. „Златни пясъци“ и к.к. „Св.св. Константин и Елена“ до Варна, откъдето се осъществява връзката с Южното Черноморие. Основният пътничко -поток е туристически и е намалял чувствително. От 1983 г. в град Балчик е изградено яхтено-рибарско пристанище с капацитет за 70 яhti. Пристанището е собственост на община Балчик и се стопанисва от нея.</p> <p>Въздушен транспорт. Източно от град Балчик е изградено летище със специално предназначение. Пистата е в посока север-юг и полетите се осъществяват над морето. Летището в Балчик е формирано като гражданско през 1935г., когато Южна Добруджа е била в пределите на кралство Румъния. През 1941г. летището става военно и се е използвало от българска и от германска страна. След 1944г. се използва от съветски бойни части и след това до септември 2011 г. е военно. През 2006г. е сключен договор между „Албена“ АД и военното министерство, и аеропортът в Балчик се е използвал и за граждански полети, но военните са имали приоритет и полетите на Албена са се изпълнявали само тогава, когато не са затруднявали дейността на военно -въздушните сили. След решение на Министерски съвет и с протокол, подписан на 21 септември 2011 г., летището е прехвърлено от Министерството на отбраната на Министерство на транспорта. Превръщането на военното летище в Балчик в гражданско е възложено на държавната компания „Летище София“, която ще трябва да го управлява и поддържа, до отдаването му на концесия. В момента тече процес на сертифициране на летателната площадка. Летището ще се ползва от малки самолети, които са частни. Освен тях ще кацат и излизат самолети, които са за организирани екскурзии на посетители на българското Черноморие - туристи от Албена и Златни пясъци.</p> <p>Предвидена е мярка 2.2.3. Активна позиция на общината по отношение на летище Балчик при определяне на неговия профил и планове за модернизация и експлоатация с цел превръщането му в регионален транспортен възел с развити логистични функции, интегриран с цялостната транспортна и бизнес инфраструктура.</p>
--	--

2.4.3.2. Общински план за развитие на Община Генерал Тошево за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Генерал Тошево за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План



Контекст	В основата на Общинския план за развитие е заложен принципът за приемственост и последователност в решаването на главните проблеми на общината, чрез обединяване усилията на всички заинтересовани страни за привличане на инвестиции и пълноценно оползотворяване на местните ресурси. Целта е ОПР да се превърне в практическо средство и методическо ръководство за местните власти, бизнеса, гражданите и техните сдружения в стремежа им за подобряване средата и стандарта на живот, чрез усвояване на средства от различни фондове и източници.
Решение №	приет с Протокол № 11 на Общинския съвет от 20.12.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Главни транспортни оси на Община Генерал Тошево са: път II-29, който осъществява връзките на гр. Генерал Тошево с гр. Добрич и с. Кардам и при КПП с. Йовково с Република Румъния; път III- 296 Генерал Тошево - гр. Каварна; път IV-29061 Генерал Тошево, с. Изворово, с. Красен. На територията на Общината преминава ЖП - линия Добрич - Кардам с обща дължина от 20 км., тоест 40 % от дължината на ЖП линията на областта. В границите на Общината по нея са разположени Генерал Тошево и Кардам. Действащи ЖП гари: гр.Ген.Тошево и с.Кардам

2.4.3.3. Общински план за развитие на Община град Добрич за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община град Добрич за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Предназначението на Общинския план за развитие от нормативна и практическа гледна точка е документално осигуряване управлението на развитието на община град Добрич през следващите седем години. Териториалният обхват на ОПР включва землищата в границите на община Добрич, което в конкретния случай се ограничава до град Добрич. Времето за изпълнението на плана съвпада с новия програмен период на ЕС, който започва през 2014 и завършва през 2020 година.
Решение №	приет с Решение № 33-3 на Общинския съвет от 24.06.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортно-комуникационната система на общината
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Поради специфичното си разположение, гр. Добрич се обслужва предимно от автомобилен и в малка степен от



	<p>железопътен транспорт. Транспортни услуги с воден и въздушен транспорт на практика се осъществяват посредством близките международно летище и пристанища в гр. Варна и Балчик.</p> <p>Автомобилен транспорт. Като цяло пътната инфраструктура в града има висока степен на изграденост, създава добри условия за автомобилен транспорт и може да поеме търсенето, но качеството на транспортните услуги е незадоволително най-вече поради лошото състояние на пътната настилка и нехомогенното развитие на наличната пътна мрежа. Републиканската пътна мрежа в региона на Добрич не попада в обхвата на трансевропейските коридори. Пътищата са предимно II и III клас, а единствения път в TEN-T мрежата на територията на област Добрич е част от първокласния път I-9, осъществяващ крайбрежната връзка Бургас - Варна - Дуранкулак, който обаче по интензивност на движението и по обслужване отстъпва в значителна степен на направление Варна-Добрич-Констанца.</p> <p>Железопътен транспорт. Железопътен възел свързва Добрич със столицата, крайбрежието и европейски страни. ЖП гара Добрич е с 12 основни коловоза. Поради просрочените ремонти, състоянието на железопътната инфраструктура като цяло е незадоволително, което води от една страна до намаляване на средната скорост и комфорта при пътуване, а от друга увеличаване на експлоатационните разходи и времето за пътуване. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и са на ниско технологично ниво, което води до проблеми свързани с осигуряването на безопасността на пасажерите. Всичко това води до незадоволително качество на железопътната транспортна услуга и понижава нейната атрактивност и респективно търсенето и.</p> <p>В гр. Добрич има две ж.п. гари на второстепенната ж.п. линия - Разделна - Кардам (ж.п. гара Добрич - юг и ж.п. гара Добрич-север). Ж.п транспортът е представен от ж.п. гара Добрич, обслужваща ограничени пътнически и товарни превози.</p> <p>Въздушен и воден транспорт. Близостта на град Добрич до град Варна (летище, пристанище - 45 км) и град Балчик (пристанище - 36 км) прави удобно използването на въздушния и морски транспорт. Има известен нереализиран потенциал по отношение на въздушния транспорт - на територията на община Добрич има старо летище, което поради слабо търсене на подобен тип услуги и незадоволително състояние към настоящия момент не е разработено и е неизползваемо.</p>
--	--



2.4.3.4. Общински план за развитие на Община Добричка 2014-2020

Име	Общински план за развитие на Община Добричка 2014-2020
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е разработен като част от общата система за планиране и програмиране на регионалното развитие, установена със законодателните разпоредби и в рамките на националната политика за регионално развитие. В тази връзка настоящият документ е съобразен с регионалната и кохезионна политика на ЕС, Националната стратегия за регионално развитие 2014-2022, Регионалният план за развитие на Североизточния район от ниво 2 2014-2020 и Областната стратегия за развитие на Област Добрич 2014-2020.
Решение №	приет с Решение № 658 на Общинския съвет от 31.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общината остава в страни от международен път Е-87. През територията на общината преминават важни второкласни шосета: път II-29 (ГКПП „Йовково“ - Генерал Тошево-Добрич-Аксаково-Варна), път II-71 (Силистра-Добрич-Оброчище), път II-27 (Нови Пазар-Добрич-Балчик). През територията на общината преминава жп линия от Разделна (община Белослав) за Девня, Суворово, Вълчи дол, Добрич и Кардам, която на север пресича българо-румънската граница при ГКПП „Йовково“ и продължава през румънска територия за Констанца и така свързва вътрешността на страната с Румъния, Украйна, Русия и други европейски държави. Железопътният транспорт осигурява връзка на общината със столицата, крайбрежието, Румъния и европейски страни. Чрез нея се осъществява преносът на товари към вътрешността на страната и към чужбина. Действащи жп. гари и спирки на територията на общината са: Местност Ифеклията - прелез; Спирка - с.Победа; Спирка - с.Дончево; Спирка - с.Ген.Колево; Спирка- Ново Ботево.

2.4.3.5. Общински план за развитие 2014-2020 г., община Каварна

Име	Общински план за развитие 2014-2020 г., община Каварна
Вид и форма	План
Контекст	Целите и обхватът на Общинския план отчитат и предвижданията на устройствените планове, действащи на територията на областта в средносрочен и дългосрочен план. В по-широк контекст, ОПР на Община Каварна отчита основните постановки на Стратегията „Европа 2020“ и се съобразява с кохезионната политика на Европейския съюз. Документът



	определя средносрочните цели и приоритети за развитието на Община Каварна и ще служи като инструмент за взимане на решения и управление на Общината като цяло, а също и за планиране и управление на дейността на общинската администрация.
Решение №	приет с Решение № 145 на Общинския съвет от 16.12.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Основният обслужващ път за община Каварна е първокласният път I-9 граница Република Румъния / Дуранкулак - Шабла - Каварна - Балчик - Варна - Бургас - Малко Търново / граница Република Турция, е с Европейска категоризация Е-87. Поради спецификата на териториалното разположение на общината, пътят обслужва главно транзитните туристическите потоци във вътрешността на крайбрежието ипреките връзки с регионалния център Варна. Целият път с дължина 22 км е в добро експлоатационно състояние, което улеснява транспортните комуникации на общината с вътрешността на страната и съседните общини. Автомагистрали не са изградени, а относителният дял на първокласната пътна мрежа е едва 10%, при това пътят обслужва само крайбрежната територия на областта, в т.ч. община Каварна, на чиято територия попадат над една четвърт от първокласните пътища в областта (26.5 %). За областта донякъде това се компенсира с много добре развитата второкласна пътна мрежа, която достига почти една трета от изградената РПМ в областта, но в община Каварна не са изградени второкласни пътища.</p> <p>През периода 2007-2012 г. основно е ремонтиран първокласният път I-9, чието състояние в момента се оценява като 100% добро. За периода 2014-2020 г. се предвижда изграждане на скоростен път по направление Варна - Балчик - Каварна - Шабла - граница Румъния, което да поеме нарастващия туристически поток по северното крайбрежие на Черно море.</p>

2.4.3.6. Общински план за развитие на Община Крушари 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Крушари 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, обединени от стремежа към устойчиво развитие и по-висок жизнен стандарт на хората в Общината.



Решение №	приет с Решение № 23 на Общинския съвет от 26.02.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Общината се обслужва от автобусен транспорт, като отдалечените места имат лоша връзка с общинския и областен административен център.

2.4.3.7. Общински план за развитие на Община Тервел 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Тервел 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие е разработен в съответствие с предвижданията на Областната стратегия и схема за развитие и устройство и Националната стратегия за регионално развитие. Неговата структура позволява той да бъде координирано управляван и да допринесе за реализацията на Плана за развитие на Североизточен район за планиране на Република България.
Решение №	приет с Протокол № 3 на Общинския съвет от 30.05.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Транспортната инфраструктура включва само сухопътен транспорт, като при това разположението на общинския център Тервел е по-неблагоприятно по отношение на транспортна достъпност в сравнение с едно от селата в Общината - с. Коларци, през което преминава Път II - 71 (ок. п. Силистра) - Средище - Хитово - Карапелит - (ок. п. Добрич- Батово- Оброчище), свързващ България и Румъния. На територията на общината няма изграден ж.п. транспорт. Най-близката ж. п. гара - гр.Дулово, отстои на 32 км от град Тервел.

2.4.3.8. Общински план за развитие на Община Шабла 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Шабла 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Планът е изготвен на база актуалното социално-икономическо състояние и потенциал на общината и в съответствие със стратегическата ориентация на регионалната политика в Европейския съюз и националните цели и приоритети за регионално развитие. Хоризонтът на Общинския план за развитие е 7-годишен и съвпада с периода на действие на Областната стратегия за развитие на област Добрич, Регионалния план за развитие на Североизточния район и с



	периода на програмиране на помощта от Европейските фондове.
Решение №	приет с Решение № 117 на Общинския съвет от 30.10.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортно-комуникационната система
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Шабла е с много добро транспортно-географско разположение, на главен път между Румъния и Турция.</p> <p>Община Шабла се обслужва основно от първокласния път I-9, с европейска категоризация Е-87 Румъния/Дуранкулак-Шабла-Варна-Бургас-Малко Търново/ Турция, с дължина на територията на общината 30,8 км, който провежда международния туристически поток от ГКПП Дуранкулак във вътрешността на страната и на юг към Азия, минавайки през населените места Дуранкулак, Ваклино, Шабла и Горун. Най-голямо е натоварването в участъка Шабла-разклон Крапец, главно от туристически потоци.</p> <p>Третокласният път III-901 Шабла-фар "Шабла"-Тюленово-Камен бряг-Българево-Каварна обслужва същинското крайбрежие в южния край на общината, като неговата дължина е 12,5 км. Останалите населени места се обслужват от общинска пътна мрежа с дължина 71,9 км.</p> <p>В община Шабла е развит само автомобилният транспорт.</p> <p>На територията на община Шабла няма изградени пристанища.</p>

2.4.4. Областна стратегия за развитие на Област Силистра 2014-2020 г.

Име	Областна стратегия за развитие на Област Силистра 2014-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	<p>Областната стратегия за развитие е документ от интегрираната система от документи за стратегическо планиране на регионалното и местното развитие. Стратегията се разработва в контекста на актуалното социално-икономическо състояние на областта и в съответствие със стратегическата ориентация на регионалната политика в Европейския съюз и националните цели и приоритети за регионално развитие при съобразяване с нормативната и институционална среда за нейното прилагане, наблюдение и оценка.</p> <p>С областната стратегия за развитие се определят целите и приоритетите за устойчиво интегрирано регионално развитие, като се отчитат специфичните характеристики и потенциалът на областта. Стратегията осигурява съответствие с целите и приоритетите на Регионалния план за развитие на Северен централен район, в който се намира областта и същевременно формулира стратегически насоки за разработване на</p>



	Общинските планове за развитие на съставните общини за периода 2014-2020 г.
Решение №	приета с Протокол № 9 на Областния съвет за развитие от 11.06.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През територията на област Силистра не преминават сухоземни Трансевропейски транспортни коридори. Единствено ТЕТК № 7 /р. Дунав/ минава по северната граница на областта и страната. Автомагистрала и/или скоростни пътища липсват. Изграждането на комбиниран мост на р. Дунав за пътен и ж.п. транспорт „Силистра - Кълъраш“ ще улесни транзитните потоци и ще стимулира процесите на транспортно и икономическо сътрудничество между България, Румъния, Молдова, Украйна, Русия и Скандинавието, усвоявайки потенциала на транспортните им системи.</p> <p>Съоръжението главно поради изключителната си значимост ще доведе до качествени и количествени изменения на транспортната схема в региона. Ще се оформят нови и ще се реструктурират съществуващите транспортни потенциали. Ще се създадат предпоставки за развитие на икономиката и заетостта на населението.</p> <p>Изграждането на ферибот „Тутракан-Олтеница“, заедно с подобряване параметрите на този път, ще реализира специфичните възможности на транспортната инфраструктура на областта за комбиниране на различни видове транспорт, като укрепи второ трансгранично направление север-юг и същевременно Тутракан - като втори, подкрепящ опорен център в областта.</p> <p>Модернизацията на съществуващата ж.п. линия за подобряване на експлоатационните ѝ възможности, заедно с новия комбиниран мост, ще обогатят с още един вид транспорт трансграничните комуникации и ще утвърдят град Силистра като сериозен транспортен център в тази част на страната.</p>

2.4.5. Планове на общини от Област Силистра 2014-2020

2.4.5.1. Общински план за развитие на Община Алфатар 2014-2020 година

Име	Общински план за развитие на Община Алфатар 2014-2020 година
Вид и форма	План
Контекст	Планът е отправна точка на общинското ръководство и всички заинтересовани страни за постигане на стратегическите цели чрез предприемане на конкретни мерки и действия.



	Общинският план за развитие за периода 2014-2020 г. по своя характер и времетраене е средносрочен и се ситиуира в рамките на една дълго срочна общинска политика за развитие, това изисква да се продължи политиката за: намаляване на безработицата, критичното равнище на бедността, обезлюдяване на населените места, социалното изключване; прилагане на диференциран интегриран подход в структурната реформа; разработване на проекти за участие в европейски програми за регионално развитие и трансгранично сътрудничество.
Решение №	приет с Решение № 277 на Общинския съвет от 27.12.2013 г.
Фактическо съдържание	Представена пътна инфраструктура, железопътен транспорт, масов обществен пътнически транспорт
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Връзките на община Алфатар се осъществяват главно с автомобилен и железопътен транспорт.</p> <p>Външните връзка на общината се осигуряват от пътищата от републиканската пътна мрежа: Първокласен път I-7 с направление Силистра-Шумен е основният обслужващ път за общината. Разположен е централно на общината, като я разсича на две части (западна и източна) и обслужва преките връзки с областните центрове Силистра и Шумен, откъдето е и връзката с регионалния център Варна (връзка с автомагистрала „Хемус“ и първокласния път I-2 Русе - Варна). По пътя се извършва ремонт по проект „Транзитни пътища V. Дължина - 18 км.; Третокласен път III-207, с направление Тервел - Алеково - Алфатар. Този път осъществява връзките на общината с вътрешността на страната в североизточна и източна посока. Пътят не е в добро състояние. Дължина 18 км; Третокласният път III-7001 Алфатар - Войново - Кайнарджа - Краново е с дължината 28 км.</p> <p>В град Алфатар е изградена ЖП гара, но в момента функционира като ЖП спирка по линията Исперих-Дулово-Алфатар-Силистра, която е връзва с основната линия Варна-Русе. Железопътното обслужване осигурява връзка с всички областни градове.</p>

2.4.5.2. Общински план за развитие на Община Главиница 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Главиница 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие разглежда въпроси в различни мащаби, осигурявайки интегрирана посока на развитие на територията и различните местни общности на територията на Община Главиница. Като стратегически документ обвързва сравнителните предимства и потенциал за развитие на местно



	ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети за постигане на стратегически цели, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората в Общината и устойчивото развитие.
Решение №	приет с Решение № 281 на Общинския съвет от 27.05.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и достъпност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През северната граница на община Главиница преминава трансевропейската транспортна артерии - TEN-T № VII по реките Рейн - Майн - Дунав, която се явява един от най-големите транспортни маршрути за всички дунавски страни. На територията на общината липсва изградена инфраструктура осъществяваща реална връзка с коридора. Най-близко разположените центрове свързващи общината с европейския коридор се явяват пристанищата в гр. Тутракан (на 26 км от общинския център) и гр. Силистра на 53 км. Периферното разположение на общината предопределя и ниския относителен дял на пътища от по-висока категория в региона, като липсват пътища от висок клас (магистрала / скоростни пътища и първокласни пътища).</p> <p>Основният обслужващ път за общината, който осигурява връзка с националната пътна мрежа е второкласен път II-21 Русе-Тутракан- Силистра. Значение за общината има и третокласен път 235 Малък Преславец - Зафирово -Главиница - Окорш (община Дулово). Пътят осъществява връзка с II-21 Русе-Силистра. и обслужва вътрешно регионалния и международен товарен трафик към ГКПП Силистра. Осъществява връзка и с природен резерват "Малък Преславец". Пътната отсечка Зафирово - Главиница е рехабилитирана по програма ОПРР в периода 2009-2011 г. Състоянието на пътищата от републиканската пътна мрежа е на добро ниво.</p> <p>Откритостта на района и липсата на ограждащи планини, позволява свободния пренос на арктически въздушни маси от североизток, особено през зимния сезон, което допринася за снежни навявания и затруднения при предвижването както по републиканската пътна мрежа, така също и по общинските пътища.</p>

2.4.5.3. Общински план за развитие на Община Дулово за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Дулово за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие определя целите и приоритетите



	за развитие през новия програмен период, т.е. Планът определя стратегическата рамка, като интегрира икономическите, екологичните, социалните и инфраструктурните аспекти на желания устойчив и балансиран растеж на територията на Общината. Документът отразява новите политически директиви на ЕС за интегриран подход в планирането, ориентиран към използване на потенциалите и залагащ на партньорства, пространствена и времева координация, както и концентрация върху ограничен брой подбрани приоритети в условията на световната криза.
Решение №	Липсва публична информация
Фактическо съдържание	Представена транспортна инфраструктура
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Пътна инфраструктура. В териториалната структура на общината и в близост до град Дулово преминава главен републикански път I-7, който осигурява връзката с общинския център Алфатар и областния град Силистра, както и с автомагистрала АМ „Хемус“. Дължината на преминаващия път е 25 км., като пътя е в добро техническо състояние.</p> <p>Посредством републиканският път II-23 (22,4 км) се осъществява връзката между населените места в община Дулово и съседната община Исперих, като второкласния път е в добро състояние, с изключение на участъците, които се намират в землищата на селата Окорш и Вокил, които се нуждаят от реконструкция и рехабилитация.</p> <p>Железопътен транспорт. В пространствената структура на територията на община Дулово преминава железопътната линия Силистра - Русе - София, което е от важно значение за икономическото развитие на района. Гари и спирки на влаковете композиции има в четири населени места от общината - град Дулово, с. Межден, с. Руйно и с. Черник.</p> <p>Въздушен транспорт. В близост до село Раздел е разположено селскостопанско летище, което към момента не се използва.</p>

2.4.5.4. Общински план за развитие на Община Кайнарджа 2014 - 2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Кайнарджа 2014 - 2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие ще действа като средносрочен стратегически документ в периода 2014-2020 г., като ще привлича средства от национални източници и международни програми - предимно фондовете на ЕС. Прогнозираната сума за инвестиции в развитие на човешкия потенциал и в техническата инфраструктура, както и в опазване на природата



	и околната среда е над 56 милиона лева и е посочена в „Индикативната финансова таблица”.
Решение №	приет с Решение № 389 на Общинския съвет от 07.08.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена пътна инфраструктура, транспорт
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Връзките на община Кайнарджа се осъществяват с автомобилен транспорт.</p> <p>Транспортната инфраструктура на територията на общината е ограничена главно до автомобилния транспорт. Дължината на пътна мрежа в общината е 115 км. През територията на община Кайнарджа преминава второкласен път Е-21 - Силистра-Добрич-Варна и третокласен път Алфатар-Войново-Кайнарджа-Краново. Категорията на изградената пътна мрежа в общината е ниска. Липсват пътища от I клас. Външните връзка на общината се осигуряват от пътищата от републиканската пътна мрежа.</p> <p>Предстои да бъде открит нов ГКПП на територията на общината, между Кайнарджа и Липница (Румъния) по Програмата за трансгранично сътрудничество между България и Румъния 2007-2013 год. и съфинансиран от ЕФРР.</p> <p>Този пункт ще съживи икономиката на общината, ще улесни свободното преминаване на хора и стоки между двете общини и ще създаде възможности за инвестиции. Румъния е вторият най-голям търговски партньор на България след Германия и румънските туристи са един от основните контингенти в България. Между двете държави през последните години се наблюдава истински взрив в икономическия обмен. Повече от 1500 дружества в Румъния са с български капитал, а в България повече от 200 дружества са с румънски и около 1400 са със смесен капитал. Търговският обмен само за първото тримесечие на 2012 г. възлиза на 780 млн. евро.</p> <p>Планиран е и ГКПП край Северняк (община Крушари, област Добрич).</p> <p>По проекта „Трансграничен път Липница - Кайнарджа” е изграден международен път с обща дължина 17,8 км. Една част свързва отсечката между Липница и Кайнарджа, а още две отсечки водят: от българска страна - до светилището в с. Стрелково, а от румънска страна - пътна отсечка, водеща до товарно пристанище на с. Изворале. Пътната отсечка до с. Стрелково, ремонтирана по същия проект, свързва сухоречието на р. Табан, с главния път Силистра - Добрич - Варна и улеснява достъпа на туристи до светилището „Баджалията” и заедно с новоизградения международен път, осигурява достъп до природните и археологически забележителности на територията на двете общини - Кайнарджа и Липница.</p> <p>Въздушен транспорт. На територията на община Кайнарджа</p>



	<p>съществува една летателна площадка в землището на с.Кайнарджа и звена за авиационни услуги на фирмите „Ребус” и „Fly4fun” в близост до второкласния път. Там разполагат със самолети Ан-2 и Чесна, база за обучение и място за отдих. Летището се намира само на двайсетина километра от Силистра и на 120 км от Варна. Предлагат опознавателно пътуване над природните забележителности, парашутни скокове, полети за селското стопанство. Фирмата предлага и курсове за пилоти.</p> <p>Наличие на ГКПП и транспортен коридор с Румъния</p>
--	---

2.4.5.5. Общински план за развитие на Община Силистра за периода 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Силистра за периода 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	<p>Във фокуса на Общинския план за развитие е поставено развитието на община Силистра, вкл. град Силистра и населените места в общината, през следващите седем години. Пространственият обхват на ОПР включва град Силистра и прилежащите ѝ осемнадесет села. Общинският план е средносрочен стратегически документ и неговият времеви обхват съвпада с новия програмен период на ЕС, а именно 2014 - 2020 г. Стратегическите насоки за развитие визията на община Силистра се формират от нейната специфика, като община.</p>
Решение №	приет с Решение № 727 на Общинския съвет от 26.09.2013 г.
Фактическо съдържание	Представени са транспортните връзки
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>Община Силистра е ключова транспортна точка, тъй през нейната територия преминават ключови железопътни, водни и шосейни транспортни коридори. Предстоящото изграждане на Дунав мост III „Силистра - Кълъраш” и изграденият фериботен комплекс през река Дунав между двата града са предпоставки за развитие на транспортни и логистични дейности на територията на общината.</p> <p>Пътна мрежа. Основният обслужващ път е първокласният I-7 по направление граница Румъния - Силистра - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - граница Турция, който чрез ГКПП Лесово-Хамзъбейли формира международен транспортен коридор, провеждайки транзитните потоци между Турция и Румъния и страните от ОНД. Участъкът „Силистра-Шумен” от път I-7 осигурява връзка на Община Силистра с автомагистрала „Хемус”, респективно със столицата и с град Варна. За</p>



	<p>осигуряване на транспортната свързаност и достъпност в СЦР и в областта значение има път II-21 по направлението „Силистра-Тутракан-Русе”. Път II-71 „Силистра-Добрич-комплекс Албена” е важен за осигуряване на транспортната свързаност със Североизточния район за планиране. За осигуряване връзките на общинските центрове с областния център град Силистра съществена е ролята на третокласните пътища: Път III-218 „Силистра-Дулово”; Път III-235 „разкл. II-21- Главиница”. Общинският път 7001 е с важно значение за осигуряване на транспортната достъпност до община Кайнарджа.</p> <p>Воден транспорт. Чрез река Дунав (Общоевропейски транспортен коридор № 7), страната и в частност Община Силистра се явява външна граница на ЕС и връзка с централна Азия, Близкия Изток, Средния Изток, Далечния Изток и страните от Черноморския басейн. Реките Рейн, Майн и Дунав свързват Западна и Източна Европа по канала Рейн-Майн-Дунав, като по този начин дават отлични практически възможности за директни навигационни връзки между Черно море и Северно море и удобен воден достъп до много от европейските страни и техните индустриални центрове.</p> <p>На територията на общината функционира пристанище за обществен транспорт с национално значение в Силистра и три пристанища с регионално значение: „Силистра - Поларис 8”, „Силистра - Лесил” и първото частно пътническо пристанище на р. Дунав - „Ийст Пойнт” - Силистра. В град Силистра е открито първото частно пътническо пристанище по р. Дунав - „Ийст Пойнт”. Пристанището е с регионално значение. На километър 381 на река Дунав се намира пристанище „Силистра-Лесил”, което е собственост на „Лесил”АД с основен акционер (94%) Министерството на транспорта. Пристанището е оборудвано с необходимите специализирани съоръжения и транспортна техника за обслужване на кораби и вагони с насипи, палетизирани и контейнизирани товари. То е единственото в българския участък на р. Дунав, което е в състояние да обработва бункерови речни, речно-морски и морски кораби с товароподемност до 5 000 т. Пристанище „Силистра-Поларис” е пристанище за обществен транспорт с регионално значение за обработка на генерални и насипни товари.</p> <p>Презгранична инфраструктура. През ноември 2007 г. е открит фериботен терминал и нова фериботна линия Силистра-Кълъраш. Терминалът е първата в България концесия на зелено за публична инфраструктура. Новият фериботен терминал Силистра-Кълъраш е основна транзитна точка за трафик от Турция през България за Североизточна Европа и от Украйна за южните Балкани.</p> <p>На територията на общината, в района на град Силистра</p>
--	---



	<p>функционират два гранични контролно пропускателни пункта - в района на ферибота „Силистра-Калъраш” и един пътен. Изключително значим за общината проект с наднационално значение е изграждането на „Дунав мост III” при Силистра-Калъраш (Румъния). Съоръжението главно поради изключителната си значимост ще доведе до качествени и количествени изменения на транспортната схема в региона. След изграждане на мостовото съоръжение се планира пренасочване към него на основни транспортни потоци от вътрешността на страната, Турция и близкия Изток, които имат направление от/към Източна Румъния, Молдова, Украйна, Русия, Естония, Литва, Латвия, Беларус и др. Очаква се значително нарастване на интензивността на движението по основните артерии, свързващи гр. Силистра с вътрешността на страната.</p> <p>Железопътен транспорт. ЖП клонът, обслужващ територията на област Силистра, е „Самуил-Силистра” (отклонение от IX главна линия Русе-Силистра), който осигурява транспортни връзки на областта със столицата и град Силистра. Дължината на железопътната линия в областта е 70 км.</p> <p>Въздушен транспорт. В близост до с. Кайнарджа до път II-71 Силистра-Добрич е разположена летателна площадка Кайнарджа. Собствеността на площадката е частна, като със Заповед от 1999 г. летището е закрито.</p>
--	--

2.4.5.6. Общински план за развитие на Община Ситово 2014-2020 г.

Име	Общински план за развитие на Община Ситово 2014-2020 г.
Вид и форма	План
Контекст	Общинският план за развитие 2014 - 2020г. на Община Ситово (ОПР) е основен стратегически документ, който определя целите и приоритетите за устойчиво социално-икономическо развитие на Общината в рамките на следващия седемгодишен период. Стратегическата рамка на ОПР се базира на наличния потенциал на Община Ситово, определен от ситуационния анализ на настоящото състояние и перспективите за развитие, както и политиките, залегнали в актуалните европейски, национални, регионални и областни стратегии за регионално развитие.
Решение №	
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и достъпност
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Периферното разположение на областта и областния център по отношение на националната територия предопределя по-ограниченото развитие на пътища от висок клас.



	<p>Републиканската пътна мрежа /РПМ/ на територията на Община Ситово включва три пътя: Път II-21 Русе - Силистра, който на територията на общината се обхваща от км. 82+639 до км. 91+879 или 9,2 км. Пътят по цялото си протежение е рехабилитиран през 2010-2011 год. по ОПРР; Път III-211 Поляна - Попина. Започва от кръстовището на път II-21 за с. Поляна и завършва на пристанището на р. Дунав при с. Попина. Дължината му е 11,7 км. Състоянието на пътя е задоволително. Има много кръпки, които с течение на времето се увеличават и удълбочават. Има надлъжни и напречни пукнатини. Пътят не е рехабилитиран от повече от 20 год. Извършвани са само кърпежи. Път III-216 Ситово - Добротица - Дулово. Започва от кръстовището на път II-21 преминава като обход на Ситово, продължава към Добротица - Любен - Дулово. Състоянието на пътя е много добро. Целият път е рехабилитиран през 2011 год. по ОПРР.</p> <p>Нямат обслужване с ж.п. транспорт и е важно да имат довеждащ автобусен транспорт до най-близката ж.п. гара.</p>
--	---

2.4.5.7. План за развитие на Община Тутракан за периода 2014-2020

Име	План за развитие на Община Тутракан за периода 2014-2020
Вид и форма	План
Контекст	Планът за развитие на община Тутракан за периода 2014 - 2020 г. е интегриран документ, който отчита предвижданията на останалите секторни документи, действащи на общинско ниво, предвижда взаимодействието с факторите, условията и потенциала за специфичното пространствено развитие на Общината, мрежата от населени места и отделните сектори (индустрия, транспорт, екологична инфраструктура, туризъм, аграрни дейности и др.), залегнали в устройствените планове и схеми за развитие на територията.
Решение №	приет с Решение № 683 на Общинския съвет от 27.11.2014 г.
Фактическо съдържание	Представена транспортната инфраструктура и транспортния достъп
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През общината преминава път II клас с обща дължина от 42 км (Русе - Силистра).</p> <p>На територията на община Тутракан няма изградена железопътна инфраструктура. Най-близките железопътни гари се намират в Русе и Силистра.</p> <p>Пристанище Тутракан е разположено на км. 433 от устието на р. Дунав. Пристанището има локално значение за района. Разполага с едно корабно място, един понтон, открити складови площи и връзка с националната пътна мрежа, разполага с 80 м механизирани кей и 1 кран с товароподемност</p>



	<p>до 5 тона. Откритата складова площ е 3 500 кв.м. В пристанище Тутракан се обработват както насипни така и генерални товари. Пристанищният комплекс на практика не работи от 2009 г., като основната причина е липсата на подходяща инфраструктура, за да бъде използвано като товарно. Налична е информация за съществуващ проблем с достъпността поради преминаването на пътната инфраструктура през жилищни райони на гр. Тутракан. Към момента се осъществява преобразуването на пристанището в пътническо. За пътуващите с туристически кораби, които ще спират в Тутракан, вече се подготвят посещения до забележителностите в района - езерото с бели водни лилии в с. Малък Преславец, Рибарската махала, музея на дунавския риболов и лодкостроене и останките на римската крепост в Тутракан, военното гробище в с. Шуменци.</p>
--	--

III. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ОКОЛНАТА СРЕДА

3.1. Регионални доклади за състоянието на околната среда на РИОСВ

3.1.1. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Велико Търново

Име	Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Велико Търново
Вид и форма	Доклад
Контекст	Целта на Регионалния доклад за състоянието на околната среда е да информира населението, неправителствените организации, всички заинтересовани страни за състоянието на околната среда. Да се подпомогнат областните и общинските администрации при вземане на решения в областта на околната среда и за устойчиво развитие на териториалните общности чрез интегриране на политиката по околна среда в регионалните и общински политики в областта на социално-икономическото развитие.
Решение №	неприложимо
Фактическо съдържание	Представяне влиянието на транспорта върху компоненти на околната среда и предвиждане на мерки
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	На второ място са мерки за намаляване емисиите от транспорта. Те включват текущ и основен ремонт на пътната настилка на най-натоварените транспортни артерии в града, осъществяване на зимното снегочистване със специализирани препарати за третиране на снежната покривка и изготвяне и прилагане на нов план за организация на движението в гр. В. Търново



	Мерките за ограничаване емисиите от транспорта са свързани с метене и почистване на основната пътна мрежа на града, миене и оросяване на основната пътна мрежа на града и особено улиците, по които се движи обществен транспорт, организация и регулиране на движението на МПС и забрана за движение на товарни автомобили по определени улици и рехабилитация и системна поддръжка на съществуващата пътна и улична мрежа.
--	--

3.1.2. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Враца

Име	Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Враца
Вид и форма	Доклад
Контекст	Целта на Регионалния доклад за състоянието на околната среда е да информира населението, неправителствените организации, всички заинтересовани страни за състоянието на околната среда. Да се подпомогнат областните и общинските администрации при вземане на решения в областта на околната среда и за устойчиво развитие на териториалните общности чрез интегриране на политиката по околна среда в регионалните и общински политики в областта на социално-икономическото развитие.
Решение №	неприложимо
Фактическо съдържание	Представяне влиянието на транспорта върху компоненти на околната среда и предвиждане на мерки
Достоверност	ВИСОКА
Оценъчно съдържание	Другият сериозен източник на замърсяване на въздуха е транспортът. Замърсяването с ФПЧ от транспорта се дължи в огромна степен на наличието на голям брой автомобили без катализатор или с неработещ такъв, като начин за решаването му е при годишните технически прегледи такива автомобили просто да не бъдат допускани до движение. ВЪГЛЕРОДЕН ОКСИД Представлява един от най-широко разпространените атмосферни замърсители, който се образува при непълното горене на въглеродсъдържащи материали. Най-голям източник на СО е автомобилния транспорт- над 65 % от общото емитирано количество за страната. Други източници са твърдите горива, използвани в битовото отопление, горивните процеси в индустрията и горските пожари. Няма регистрирани през 2015г. средноденонощни концентрации над максималната осемчасова средна стойност /10мг/м3/.



3.1.3. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Монтана

Име	Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Монтана
Вид и форма	Доклад
Контекст	Целта на Регионалния доклад за състоянието на околната среда е да информира населението, неправителствените организации, всички заинтересовани страни за състоянието на околната среда. Да се подпомогнат областните и общинските администрации при вземане на решения в областта на околната среда и за устойчиво развитие на териториалните общности чрез интегриране на политиката по околна среда в регионалните и общински политики в областта на социално-икономическото развитие.
Решение №	неприложимо
Фактическо съдържание	Представяне влиянието на транспорта върху компоненти на околната среда и предвиждане на мерки
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	<p>През територията на РИОСВ - Монтана преминава трансевропейският транспортен коридор Е79.</p> <p>Пътната инфраструктура на двете области не е в добро състояние и се нуждае от реконструкции или ремонти.</p> <p>Това допринася за допълнително увеличаване на емисиите на прах и вредни газове от автомобилния транспорт. Замърсяването на въздуха се дължи основно на бита при ползването на твърди горива през отоплителния сезон, а така също и на автотранспорта, особено в тези, през които преминават републикански пътища.</p> <p>На територията на РИОСВ - Монтана няма агломерации, основни летища, железопътни линии и пътища, определени като такива в Закона за защита от шума в околната среда. Съществуващите шосейни и железопътни артерии не могат да бъдат класифицирани като силно натоварени и не представляват сериозен проблем по отношение на шумовото натоварване на околната среда. РИОСВ - Монтана, общинските ръководства и РЗИ в гр. Видин и гр. Монтана контролират шумовото натоварване на околната среда от различните видове източници и в рамките на своята компетентност разработват и следят за изпълнението на програмите за намаляване на шума, като част от програмите за управление на околната среда.</p>



3.1.4. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Плевен

Име	Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Плевен
Вид и форма	Доклад
Контекст	Целта на Регионалния доклад за състоянието на околната среда е да информира населението, неправителствените организации, всички заинтересовани страни за състоянието на околната среда. Да се подпомогнат областните и общинските администрации при вземане на решения в областта на околната среда и за устойчиво развитие на териториалните общности чрез интегриране на политиката по околна среда в регионалните и общински политики в областта на социално-икономическото развитие.
Решение №	неприложимо
Фактическо съдържание	Представяне влиянието на транспорта върху компоненти на околната среда и предвиждане на мерки
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Посочените данни показват, че превишенията на СДН за ФПЧ10 имат изразен сезонен характер и се дължат основно на употреба на твърди горива за битово отопление, на автомобилния транспорт, както и на неблагоприятни за разсейването на емисиите метеорологични условия и високите регионални фонове нива. □

3.1.5. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Русе

Име	Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2015 г., РИОСВ Русе
Вид и форма	Доклад
Контекст	Целта на Регионалния доклад за състоянието на околната среда е да информира населението, неправителствените организации, всички заинтересовани страни за състоянието на околната среда. Да се подпомогнат областните и общинските администрации при вземане на решения в областта на околната среда и за устойчиво развитие на териториалните общности чрез интегриране на политиката по околна среда в регионалните и общински политики в областта на социално-икономическото развитие.
Решение №	неприложимо
Фактическо съдържание	Представяне влиянието на транспорта върху компоненти на околната среда и предвиждане на мерки
Достоверност	висока
Оценъчно	Нивата на ФПЧ10 остават сравнително високи, особено през



съдържание	<p>зимния отоплителен сезон. Изпълнението на краткосрочните мерки, заложи в актуализираните общински програми за качество на атмосферния въздух в населените места е отчетено от системите за наблюдение. Основно е работено по почистване и измиване на уличната мрежа в градовете. От трите области, най-малко емисионно (от промишленост и транспорт) е натоварена област Силистра. Шумовото натоварване в отделни участъци е резултат от транспорта.</p>
------------	--

3.2. Планове за управление в Дунавски район за басейново управление

3.2.1. План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016 - 2021 г.

Име	План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016 - 2021 г.
Вид и форма	План
Контекст	<p>Съгласно изискванията на Рамковата директива за водите (2000/60/ЕС) и чл.159 ал.1 от Закона за водите, Планът за управление на речните басейни (ПУРБ) се преразглежда и актуализира на всеки шест години след първоначалното му публикуване. Първият План за управление на речния басейн в Дунавски район за басейново управление беше публикуван в началото на 2010г. и обхваща периода до 2015 г. Актуализацията на ПУРБ се изготвя съгласно работна програма, която се публикува и обявява на обществеността за консултации. Съдържанието на актуализирания ПУРБ се регламентира от чл.159 ал.2 на Закона за водите.</p>
Решение №	приет с Решение № 1110 / 29.12.2016 год. на Министерски съвет
Фактическо съдържание	Идентифицирани са замърсителите от транспорта и са планирани мерки за предогвратяване
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	<p>Транспорт - замърсители от автомобилен транспорт (магистрала и първокласни пътища), постъпващи във водосбора на повърхностното водно тяло/поречие/ДРБУ; потенциално замърсяване от корабоплаване.</p> <p>В Програмата за управление са предвидени конкретни мерки, насочен към транспорта, за опазване на околната среда.</p>

3.2.2. План за управление на риска от наводнения в Дунавски район за басейново управление 2016 - 2021 г.

Име	План за управление на риска от наводнения в Дунавски
-----	--



	район за басейново управление 2016 - 2021 г.
Вид и форма	План
Контекст	Планът за управление на риска от наводнения (ПУРН) се изготвя съгласно чл.7 от Директива 2007/60/ЕС (Европейска Директива за наводненията) и на основание чл. 146и от Закона за водите. Съгласно чл.146р от Закона за водите, проектът на ПУРН се публикува и предоставя на обществеността за консултации и писмени становища за срок от не по-малко от 6 месеца - удължен до 30.10.2016 г.
Решение №	приет с Решение № 1104 / 29.12.2016 год. на Министерски съвет
Фактическо съдържание	Основен акцент е управление на риска от наводнения
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	Нерелевантно към транспорта от гледна точка на планиране и мерки

IV. ИНФОРМАЦИЯ ОТ НЕПРАВИТЕЛСТВЕНИ, БРАНШОВИ И БИЗНЕС ОРГАНИЗАЦИИ, ЧАСТНИ ИНВЕСТИТОРИ И ДР.

4.1. Проект „Утвърждаване на клъстер „Зелен товарен транспорт“, като фактор за развитие на интермодалния транспорт в България“

Име	Проект „Утвърждаване на клъстер „Зелен товарен транспорт“, като фактор за развитие на интермодалния транспорт в България“
Източник на финансиране	Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика 2007-2013.
Цел на проекта	Цел на проекта е развитие и утвърждаване на Клъстер „Зелен товарен транспорт“, като фактор за повишаване на конкурентоспособността на българските предприятия в сектора на интермодалния транспорт. Създаване на модел и среда за предлагане на нови продукти и услуги, насърчаване на инвестициите в съвременни технологии и оборудване. Стратегическа цел за развитието на Клъстера в дългосрочен план е възможното му развитие като консултант и създаване на български интермодален оператор, който да запълни празнината между товародателите и получателите на товари.
Бенефициент	Клъстер „Зелен товарен транспорт“
Място на изпълнение	София
Информация за проекта	Асоциацията на бизнес клъстерите /АБК/ е организация, която се стреми да обединява и защитава интересите на клъстерите в България. АБК е основана през 2009 г. от водещи клъстери в страната.



	<p>Към настоящия момент в Асоциацията членуват 16 клъстера от различни сектори: ИКТ, автомобили и електромобици, здраве и здравен туризъм, морска индустрия, мехатроника и автоматизация, текстилна индустрия, мебелна индустрия, хоризонтално интегрирани технологии и системи, брокери, куриери, зелен товарен транспорт.</p> <p>Мисия</p> <p>В клъстера участват едни от най-големите български транспортни и спедиторски компании - параходствата БМФ и БРП, които държат интермодалните терминали в Бургас и Видин, големите автофирми СОМАТ и "Дискордия", частните жп превозвачи "Ди Би Шенкер Рейл България", „БЖК” АД и "Булмаркет ДМ", представителя на научните среди Висше транспортно училище Тодор Каблешков и др.</p> <p>Фирмите в клъстера работят в най-важните от логистична гледна точка градове у нас, което дава възможност за пълно покритие на страната с модерни транспортни услуги. Клъстерът прави връзка между отделните участници в технологичния процес, постигайки най-добри параметри за доставка. Обсъждат се възможностите клъстерът да стане първия интермодален оператор в България.</p> <p>Клъстерът "Зелен товарен транспорт" в дейността си се явява свързващото звено между бизнес - наука - администрация. Клъстерът е регистриран като работодател в Министерство на образованието и науката в уеб-системата за студентски и ученически практики, като студентите в направление транспорт могат да кандидатстват за стаж в Клъстера.</p>
--	--

V. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ, РЕАЛИЗИРАНИ В ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2007 - 2013 г. В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ

5.1. Проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г.

5.1.1. Проекти в пътна инфраструктура

Име	„Автомагистрала „Хемус“, участък „СОП-пътен възел Яна
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ (2011 - 2016 г.)
Стойност	47 856 420,81 лв.
Бенефициент	Агенция „Пътната инфраструктура“
Място на изпълнение	Югозападен район, област: София (участък „СОП - пътен възел Яна“)
Информация за проекта	Инфраструктурният проект „Автомагистрала „Хемус“, участък „СОП - пътен възел Яна“ е част от Транс-европейски



транспортен коридор IV. Новият участък с дължина 8,46 км, свързва съществуващото трасе от автомагистрала „Хемус“ с околновръстния път на град София. Реализацията на проекта води до значително намаляване на трафика и повишава капацитета на автомобилния поток по Път Е-79. Важна цел на проекта е подобряване на екологичната обстановка в района и повишаване безопасността на пътуване.

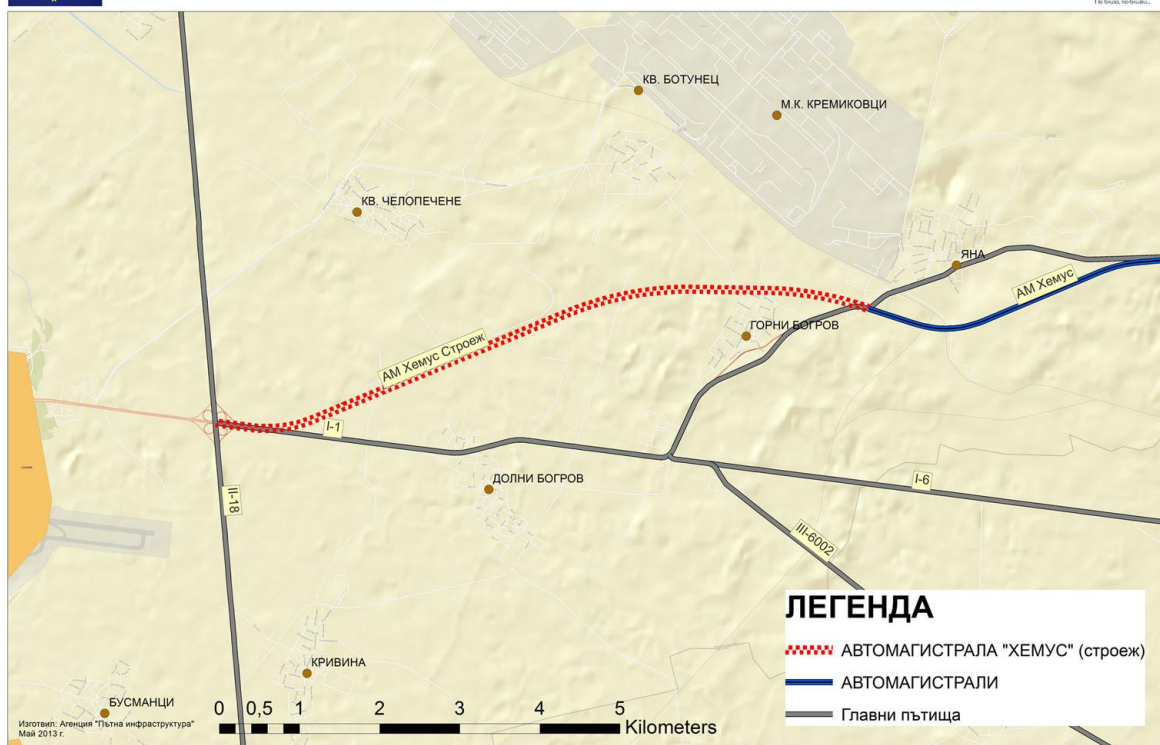
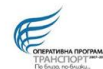
Технически параметри на проекта: Обща дължина: 8,46 км; Максимална скорост: 120 км/час; Пътен възел с път I-6; Пътен възел Яна; Надлези - 3 броя

Реконструкция на съществуващите пътища: реконструирани са три общински пътя, пресичащи основното трасе на автомагистралата: Път за сметището; Път „Долни Богров - Ботунец“; Път „Ботунец - Горни Богров“

Големи съоръжения - изградени по проекта: Мост на р. Лесновска; Подлез на АМ „Хемус“ над пътя „Долни Богров - Ботунец“; Мост над хвостопровод.



ВРЪЗКА НА АМ "ХЕМУС" СЪС СОП - ПЪТЕН ВЪЗЕЛ "ЯНА"



Източник: <http://www.api.bg/index.php/bg/proekti/opt/>

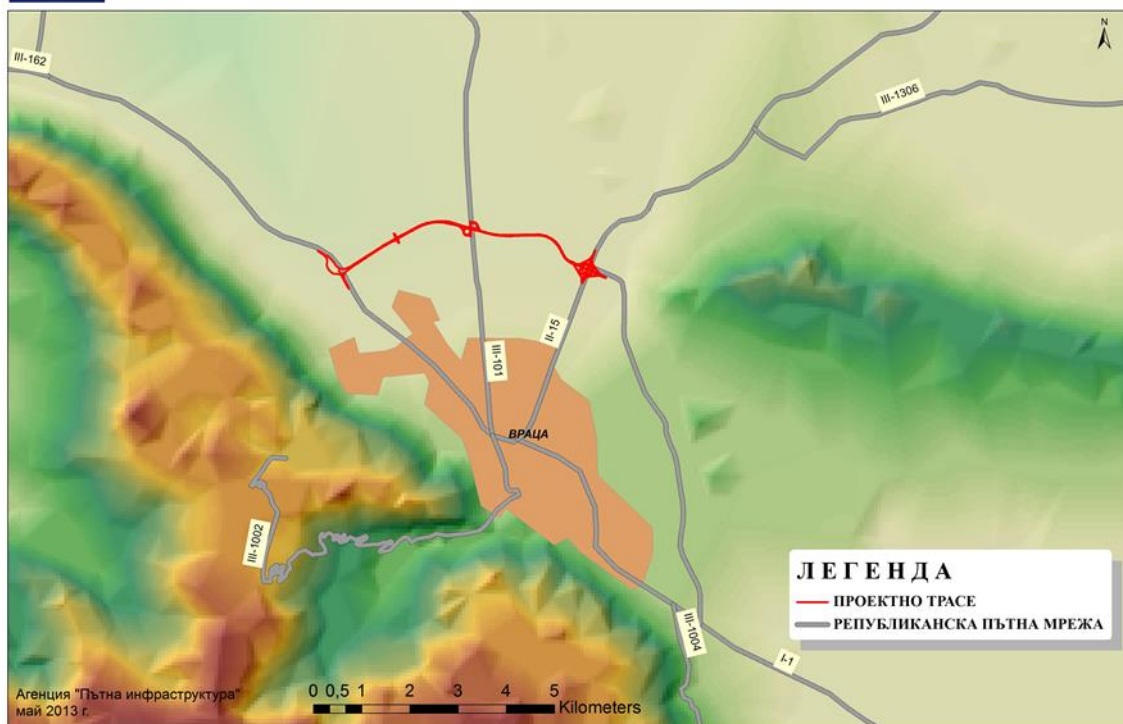
Име	Проект „Обходен път на гр. Враца - Път I-1 (E79)“.
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ (до 2013 - 2014 г.)
Стойност	15 887 845,98 лв.



Бенефициент	Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).
Място на изпълнение	гр. Враца
Информация за проекта	<p>Обектът е част от общоевропейски транспортен коридор № IV Дрезден /Нюрнберг - Прага - Виена - Братислава - Будапеща - Арад - Букурещ - Констанца /Крайова - София - Солун /Пловдив - Истанбул.</p> <p>Обходният път е отсечка от участъка Видин - Ботевград на първокласен път /Е-79/ Видин-София-ГКПП „Кулата“.</p> <p>Трасето на новия път започва, като се отделя от път /Е-79/ Монтана-Враца с пътен възел, с подлез и завършва като се включва в съществуващия обходен път.</p> <p>Изграждането на нов пътен участък по направлението на път Е79 “Видин/София/ГКПП Кулата” с което ще се довърши обходния път на град Враца. Основните проектни характеристики на новият пътен участък са: Дължина на участъка - 6.8166 км; Двулентов път с габарит - Г 10.5, по една лента за всяка посока на движение; Проектна скорост - 90 км/ч; Пътен възел тип „Тромпет” с подлез: 1 бр.; Четириклонни кръстовища: 2 бр.; Кръгово кръстовище: 1 бр.; Железопътен прелаз с автоматична бариера: 1 бр.; Водостоци: 17 бр.; Еластична ограда: 3 081 м</p>



ПРОЕКТ "ОБХОД НА ГРАД ВРАЦА"



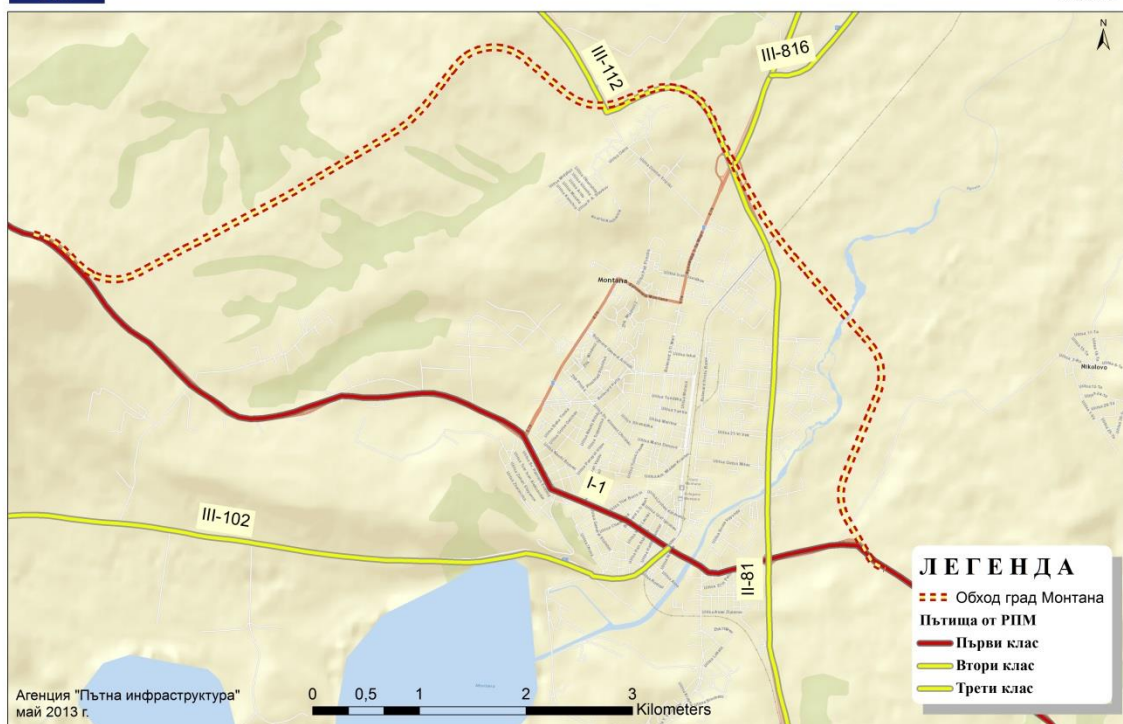
Източник: <http://www.api.bg/index.php/bg/proekti/opt/>



Име	Проект „Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (Е79)“
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ (2013-2014г.)
Стойност	75 616 963,68 лв.
Бенефициент	Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).
Място на изпълнение	Северозападен регион, области: Видин и Монтана.
Информация за проекта	<p>Обектът е по маршрута на общоевропейски транспортен коридор №IV и е отсечка от участъка Видин - Ботевград. По път Е-79 се осъществяват транспортните връзки между три европейски държави - Румъния, България и Гърция.</p> <p>С пускането в експлоатация на втория мост над р. Дунав при Видин - Калафат се увеличават транзитните потоци в Северозападна България, като направлението ще се използва по-интензивно като най-къс маршрут между Западна, Централна Европа и Бяло море, а също и като връзка на Европа с Азия.</p> <p>Технически параметри на обекта Обща дължина: 12,452 км; Проектна скорост: 100 км/час (80 км/час); Габарит Г 20 м; Средна разделителна ивица: 2.00 м; Водещи ивици: 4 x 0.50 м; Ленти за движение: 2 x 2 x 3.25 м; Платно за движение: 2 x 7.50 м</p>



ПРОЕКТ "ОБХОД НА ГРАД МОНТАНА"



Източник: <http://www.api.bg/index.php/bg/proekti/opt/obhoden-pt-na-gr-montana/>



Име	„Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по Автомагистралите и I-Ви клас пътища на територията на Република България, които са част от TEN-T”
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ (2013-2015 г.)
Стойност	7 138 560 лв.
Бенефициент	Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)
Място на изпълнение	Северозападен район, Северен Централен район, Североизточен и Югоизточен район.
Информация за проекта	<p>Внедряването на системата за автоматизирано събиране и анализ на данни на трафика по автомагистрала и I-ви клас пътища, част от TEN-T мрежите, е част от нова рамка за финансиране на транспортната инфраструктура. Реализацията на проекта пряко отговаря на концепцията за внедряване на интелигентни транспортни системи (ИТС) в областта на автомобилния транспорт, което е залегнало в Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейса с останалите видове транспорт.</p> <p>Реализацията на проекта за изграждане на система за автоматизирано събиране и анализ на данни за пътния трафик надгради съществуващата ръчна система. Дава възможност за по-точно и прецизно събиране и обработване на постъпилите данни и спомага за подобряване на пътната безопасност.</p> <p>Технически параметри на проекта: изградени са 100 бр. АУЗПТ (автоматични записващи пътния трафик устройства) и 3 бр. АУСМУ (автоматични устройства за следене на метеорологични условия) заедно с прилежащото им оборудване; изградена е информационна система с уеб портал и мобилно приложение за събиране, управление и анализиране на данните и статуса на всички пътни обекти и съоръжения по TEN-T мрежата на територията на България; изпълнени са всички мерки за информация и публичност, съгласно изикванията на чл. 8 от Регламент 1828/2006 г. на Европейската комисия и Приложение 1 към него; 10 служители са обучени за работа със системата.</p>



Източник: <http://www.api.bg/index.php/bg/proekti/opt/>

Име	„Подготовка на проект „(Е 79) Видин-Монтана”
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ (2013-2015 г.)
Стойност	4 188 500.00 лв.
Бенефициент	Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)
Място на изпълнение	територията на Северозападен регион на Република България: области: Видин, Монтана и Враца.
Информация за проекта	Извършване на подготвителни дейности, необходими за стартиране строителството на проект „Видин - Монтана“ с цел успешна реализация на инвестиционния проект. Изготвен е идеен и технически проект, парцеларен план, доклад за ОВОС, доклад за оценка на степента на въздействие, план за управление на околната среда, план за собствен екологичен мониторинг на околната среда и одит по пътната безопасност.

5.1.2. Проекти в речна инфраструктура

Име	Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура (2011-2013 г.)
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., по приоритетна ос „Техническа помощ”
Стойност	4 703 728, 60 лв.
Бенефициент	Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура”
Място на изпълнение	Република България;
Информация	Изградена геоинформационна система, в която се поддържат



за проекта	<p>актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и пр. ГИС технологията дава възможност натрупаните данни и информация да се използват за специфични изследвания, за управление на ресурси, за регионално и териториално планиране, както и за икономическо моделиране на процеси. Изградената система осигурява възможност за създаване и поддържане на база данни, както и за анализ на информация за пристанищата с национално значение. Предвижда се ГИС-системата на пристанищната инфраструктура да поддържа обмен на данни с други информационни системи.</p> <p>С изпълнението на проекта са създадени условия за оптимизиране на управлението на държавните активи в пристанищната инфраструктура, както и по-ефективното разходване на средства за поддръжка и модернизация на българските пристанища като част от транспортната мрежа на Европейския съюз.</p> <p>Ползватели на ГИС: служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“; държавната администрация и публични институции; специализирани институции, ползващи подобен род информация;</p> <p>Крайни бенефициенти: участници в пътническия и товарния трафик в морските и речните пристанища и по вътрешно-водния транспорт; превозвачи на товари в морските и речните пристанища; транзитно преминаващи пътници и превозни средства през българските териториални води на Черно море и през българската част на р. Дунав; осигурителни служби за пътници при вътрешно-водните пътища от и към страните на Европейския съюз; икономически активни субекти в региона; инвеститори и концесионери.</p>
------------	--

Име	„Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС
Източник на финансиране	Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013 г.“, приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища“
Стойност	37 427 697,90 лв.
Бенефициент	Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура“ (ДППИ)
Място на изпълнение	България - Северозападен регион, Северен централен, Североизточен;
Информация за проекта	БУЛРИС е мащабен и комплексен проект, включващ проектиране и строителни дейности, доставка на хардуер и софтуер за обслужване на комуникационни, радиорелейни, радиотелефонни, радарни системи и система за наблюдение и визуализация на корабния трафик. Реализирането на проекта



	<p>„Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС” е обособено в две фази: Първа фаза (2007 - 2013 год.) - Създаване на речна информационна система. Втора фаза (2012 - 2015 год.) Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС - разширение на обхвата на системата и услугите, разделена на три лота: Лот 1: Изграждане на Речно информационен център Русе и строителен надзор; Лот 2: Разширение на обхвата на системата и услугите; Лот 3: Внедряване на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно.</p> <p>Основна цел на проекта е хармонизиране на информационните услуги за поддържане на управлението на трафика и транспорта по вътрешните водни пътища в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС. Като страна членка на Европейския съюз България има задължението да изгради RIS система, която представлява част от трансевропейска мрежа, в съответствие с техническите насоки при планирането, въвеждането и оперативното използване на речните информационни услуги (RIS) с цел осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища.</p> <p>Специфични цели на проекта: Изграждане на телекомуникационна инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав - БУЛРИС, която да осъществи пълен и непрекъснат пренос на всички данни по протежението на целия български участък без липса на покритие, с обща точка сградата на БУЛРИС в Русе; Създаване на условия за взаимодействие с информационните системи, обслужващи останалите видове транспорт; Изграждане на съвременна модерна сграда на център за речно-информационни услуги в България;</p> <p>Предоставянето на речни информационни услуги в реално време е важно условие за намаляване на рисковете при преминаване на плавателни съдове през критични участъци по река Дунав и по този начин - за повишаване на нивото на безопасност за корабоплаването. Системата създава условия и за повишаване на ефективността на превозите по вътрешните водни пътища. БУЛРИС е важен елемент от комплекса от мерки за контрол и предотвратяване на замърсяванията по най-голямата европейска река. Използването на информационни технологии в управлението на логистични и транспортни процеси е основен елемент от съвременните транспортни вериги.</p> <p>Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и</p>
--	--



	<p>др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.</p> <p>актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;</p> <p>информация за действащото законодателство - режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;</p> <p>опасности по водния път/сигнали за бедствия;</p> <p>информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;</p> <p>трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).</p>
--	---

Име	„Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение” (2013-2015 г.)
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., по приоритетна ос „Техническа помощ”
Стойност	1 086 860 лева
Бенефициент	Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура” (ДППИ)
Място на изпълнение	България - Северозападен регион, Северен централен, Североизточен и Югоизточен;
Информация за проекта	<p>Основната цел на проекта беше да се създадат условия за привеждане на българските пристанища към изискванията на Европейския съюз в областта на защитата на околната среда.</p> <p>Специфични цели на проекта: да се идентифицират нуждите от инвестиции в приемни и обработващи съоръжения за отпадъци от корабоплаването; да бъдат стандартизирани процедурите и да бъде намалена административната тежест и разходите за документиране, контрол и наблюдение на дейностите по управление на отпадъците в българските пристанища за обществен транспорт; да бъде създадена електронна база данни за отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари; да се усъвършенства нормативната база,</p>



	<p>свързана с управлението на отпадъците от корабите.</p> <p>Една от сериозните слабости в управлението на морските пристанища, морския транспорт и вътрешните водни пътища е недостатъчният брой съоръжения за предотвратяване на замърсяване и за контрол на събирането и третирането на отпадъци от корабите и от пристанищните дейности. Това от своя страна е неприемлив риск за околната среда. Нужна е модернизация на техниката. Липсва операциона сертификация на пристанищните съоръжения.</p> <p>Съгласно ДИРЕКТИВА 2000/59/ЕО е необходим обем от информация, която трябва да бъде предоставена на разположение на всички ползватели на пристанището.</p> <p>Българските пристанища са част от националната транспортна система, интегрирана в мултимодалната европейска транспортна мрежа. Развитието и модернизацията на пристанищната инфраструктура на страната, като интегрирана и неделима част от Общоевропейската транспортна мрежа, е от важно значение за процесите на конкурентоспособност на европейската икономика. В тази връзка внедряването на ефективна организация и изграждането на съвременни съоръжения за приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност, е едно от преките задължения на ДППИ.</p> <p>Изпълнението на проектните дейности е от значение за подготовка на инвестиционен проект за следващия програмен период в съответствие с изискванията на Международната конвенция MARPOL 73/78, Директива 2000/59/ЕО, Закона за управление на отпадъците, Препоръките на Дунавската комисия за предотвратяване на замърсяването на водите на р. Дунав от корабоплаването и др.</p> <p>Постигнати резултати: Изготвени 5 прединвестиционни проучвания за нуждите/капацитетите от приемни съоръжения на 5 пристанища от национално значение в Република България; Разработен приоритизиран списък на необходимо оборудване; Изградена електронна база данни за отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари; Изготвени и актуализирани 5 плана за управление на отпадъците на пристанищата, разположени на Черно море: Бургас и Варна и на р. Дунав: Русе, Лом и Видин; Изготвен 1 доклад с предложения за промени в нормативната база, свързана с управлението на отпадъците от корабите.</p>
--	---

Име	„Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав“
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос „Подобряване на условията на корабоплаването по вътрешно-водните пътища“
Стойност	6 146 508,00 лева



Бенефициент	АППД
Място на изпълнение	Град Русе
Информация за проекта	<p>Проектът цели осигуряване на безопасността и подобряване на условията за корабоплаването в общия българо-румънски участък на р. Дунав, чрез: Подобряване на системите за навигация, представляващи важна съставна част в осигуряване на безопасно корабоплаване по р. Дунав. Осъвременяване и актуализиране на мрежите за мониторинг и методите за събиране, обработване и анализиране на данни за количествена и качествена оценка на водите на река Дунав в съответствие с изискванията, определени от Световната метеорологична организация (WMO), Конвенцията за защита на р. Дунав, Рамковата директива за водите (WFD) и Международната комисия за защита на река Дунав (ICPDR). Достигане на международните стандарти за извършване на топографски (геодезически) измервания, съчетани с хидрографни и хидроложки дейности, необходими за изучаване на промените по вътрешните водни пътища (р. Дунав), визирани в чл. 70 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България. Унифициране на качеството в обозначението на навигационно-пътевата обстановка в общия българо-румънски участък на р. Дунав.</p> <p>Намаляване на времето за предоставяне на информация на граждани и юридически лица (които имат дейности по реката) като вид услуги за състоянието на водите на р. Дунав и корабоплавателния път.</p> <p>Възстановяване и подобряване на базисната инфраструктура, представляваща опорната геодезична мрежа по поречието на р. Дунав.</p> <p>Компонент 1: „Създаване на опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав и свързването ѝ с EUREF” - предвижда се изграждане на 89 основни геодезични точки и 109 бр. ориентирни точки с подземен център, репераж на 267 бр. точки, обозначаването им, измерване с ГНСС методи, нивелачни измервания на 9 бр. от основните точки в основните хидрометрични постове по българския бряг, канцеларска работа и отчитане на дейностите.</p> <p>Компонент 2: „Модернизация на системата за навигация в българския участък на р. Дунав” - включва покупка на плаващи и брегови навигационни знаци по р. Дунав - 160 бр. плаващи навигационни знаци (буйове), 980 бр. брегови навигационни знаци, 20 бр. брегови фарове, внедряване на система за мониторинг на местоположението на плаващи знаци и фарове в реално време.</p> <p>Компонент 3: „Доставка на оборудване“ в т.ч.: „Покупка и</p>



	<p>инсталиране на автоматични хидрометрични и метеорологични станции” - включва доставка на 9 бр. автоматични хидрометрични станции, 9 бр. електронни информационни табла, 9 бр. автоматични метеорологични станции, софтуер за обработка и визуализация на получените данни, преносим компютър. Станциите и таблата са монтирани в с. Ново село - Видинско, градовете Видин, Лом, Оряхово, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра. http://appd-bg.org/projects/opt</p>
--	---

5.1.3. Проекти в железопътната инфраструктура

Име	„Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район в България - Русе”
Източник на финансиране	Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари
Стойност	5 967 422,40 лв.
Бенефициент	ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“
Място на изпълнение	Град Русе
Информация за проекта	Изграждането на интермодален терминал в град Русе е проект, който има голямо стратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общо европейски аспект. Основната цел при реализирането на проекта е да се постигне подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. По време на подготвителната фаза на проекта е определена индикативната инвестиционна стойност на проектите и строително-монтажни работи, а изграждането на ИМТ Русе. Изготвени са предпроектни проучвания, разработване на идеен проект и ПУП, подготовка на отчуждителни процедури; изготвяне на ДОВОС; археологически проучвания.





5.2. Проекти, финансирани по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013

5.2.1. Проекти на АПИ

Име	"Рехабилитация на път III-3004 Тръстеник - Ореховица-път III-137 и модернизация на път DJ-544 Urzica Stefan cel Mare, окръг Олт, Румъния" (2011-2013 г.)
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,955,995.66 евро, за България е 5 320 301,04 евро.
Бенефициент	Водещ партньор: Агенция „Пътна инфраструктура“ Партньори: Окръжен съвет Олт
Място на изпълнение	път III-3004 Тръстеник - Ореховица
Информация за проекта	<p>Рехабилитирани над 16 км от третокласния път III-3004 Тръстеник - Ореховица, в участъка от км 13+648 до км 29+987, област Плевен. Със средства от програмата са рехабилитирани 16,339 км от път III-3004 на територията на област Плевен. Обектът започва в началото на гр. Тръстеник, преминава през града и през с. Ореховица и завършва при кръстовището с път III-137.</p> <p>Основно ремонтирани са 3 големи съоръжения - мост в гр.Тръстеник с дължина 10,5 м, мост в с. Ореховица с дължина 8 м, и мост над река Искър с дължина 66 м. Изградена е втора пътна лента на моста над река Искър и движението по него вече се извършва двупосочно.</p> <p>С рехабилитацията на отсечката е подобрена пътната конструкция в участъците с ниска носимоспособност и по целия участък е положен нов асфалт. Възстановени са банкетите, поставени са бетонни бордюри, стоманена предпазна ограда и нова пътна маркировка. Осигурено е оптимално отводняване на настилка.</p> <p>На румънска територия е предвидена рехабилитацията на 12,054 км от път DJ -544. Участъкът е в южната част на окръг Олт.</p>



Име	„Добромир - Крушари трансграничен път” (2011-2013 г.)
Източник на	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-



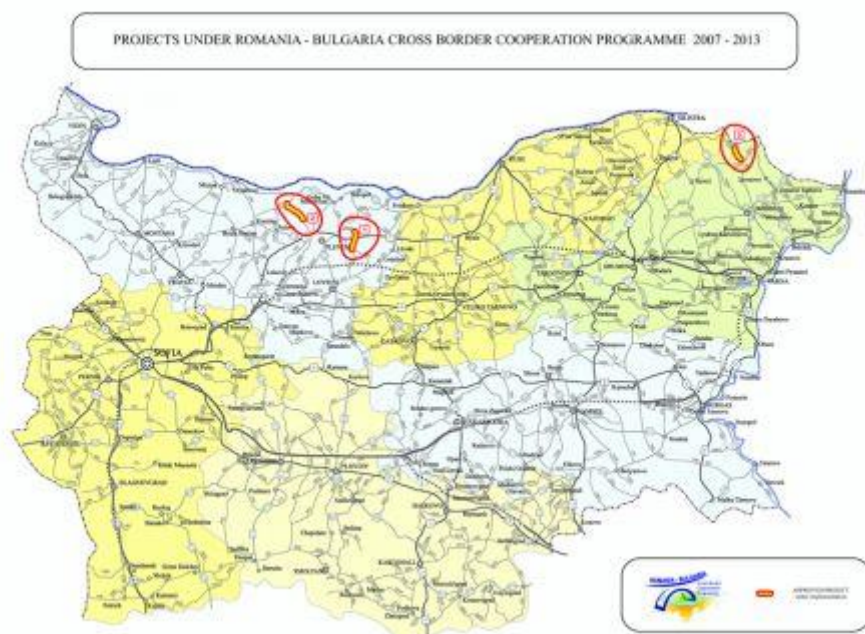
финансиране	България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	6,129,383.30 евро, на България е 3 022 478,30 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Община Добромир Партньори: Агенция „Пътна инфраструктура“ Констанца окръжен съвет
Място на изпълнение	Област Добрич
Информация за проекта	<p>Обща цел: Разнообразяването на връзките между общности и икономики в Румъния - България граничен район и съвместно участие в икономическо и социално развитие</p> <p>Специфична цел 1: Рехабилитация и модернизация на 15.82 км от пътя и подобряването на достъпа до транспортната инфраструктура в пограничните райони и улесняване на мобилността на стоки и лица</p> <p>Специфична цел 2: Развитие на туристическите цели в граничната зона, с полезно ефекти в икономическото и социалното развитие на Общностите</p> <p>Извършени строително-монтажните работи по рехабилитацията на 8,5 км от път III-293 Александрия - Коритен - Северняк от км 35+927 до км 44+400. На българска територия обектът преминава през с. Коритен и с. Северняк. С обновяването на пътния участък, който не е рехабилитиран от 1988 г., се повишава безопасността и удобството при пътуване. Освен това ще се намали времето и разходът на жителите на община Крушари. По-добрата пътна инфраструктура ще стимулира и икономическото сътрудничество в граничния район.</p> <p>По проекта е ремонтирана асфалтовата настилка, отводнителната система на пътя, принадлежностите към него, сигнализацията и маркировката. Двата моста в пътния участък - при км 39+728 и при км 44+188, са изцяло рехабилитирани. В населените места са подменени бордюрите и тротоарите.</p>

Име	Подобряване на достъпността в граничната зона, Олт-Плевен чрез рехабилитация на DJ543 Corabia-Izbiceni, Окръг Олт и на път III-3402 Плевен, МИС ЕТК КОД 546 (2011-2013 г.)
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,388,104.57 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Окръжен съвет Олт Партньори: Агенция "пътна инфраструктура"
Място на изпълнение	път III 3402
Информация за проекта	Обща цел: Подобряване на транспортната инфраструктура в граничната зона на Олт-Плевен, с цел увеличаване на населението, стоки и услуги за мобилност в евро-региона на



	<p>Олт-Плевен чрез рехабилитация на DJ 543 и рехабилитация на път III 3402</p> <p>Специфична цел 1: Намаляване на времето за транспорт между местности и общности в Олт и Плевен</p> <p>Специфична цел 2: Развитие на туризма на двете страни на границата (Общините Пордим и Плевен в България и окръг Олт в Румъния)</p> <p>Специфична цел 3: Социална и икономическо развитие на трансграничния</p>
--	---

Схема 1. Проекти по програма за трансгранично сътрудничество България-Румъния



5.2.2. Проекти на АППД

Име	WATER - Интегрирано управление на водите на река Дунав
Източник на финансиране	Оперативна програма „Трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007-2013 г.“, приоритетна ос 2
Стойност	13 700 000 €
Бенефициент	Партньор - Агенция за проучване и поддържане на река Дунав Партньори: Министерство на околната среда и горите, Национална администрация „Румънски води“, Политехнически университет - Букурещ, Технически университет по строителство - Букурещ, Национален институт по хидрология и управление на водите, Национална агенция по защита на околната среда, Институт за ядрени изследвания - Румъния; Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна



	агенция по околна среда, Национален институт по метеорология и хидрология при Българска академия на науките, Институт по ядрени изследвания и ядрена енергетика при Българска академия на науките, ИАПД - България
Място на изпълнение	Река Дунав
Информация за проекта	<p>Целта на проекта бе създаването на система за общо управление, количествен и качествен мониторинг на водите на р. Дунав от Румъния и България в специфични (екстремни) екологични условия - наводнения, засушаване, инцидентно замърсяване от химически и радиоактивни елементи и др., включително предоставяне на механизъм за разпространение на данни и информация, необходими за развитието на регионите в граничния участък.</p> <p>Извършени са геодезични измервания на ориентири и установяване на стандарти за конверсия;</p> <p>За целите на проекта са доставени: 1 брой лодка за хидроложки измервания; 1 брой автомобил – пикап с повишена проходимост за превоз на специализирана работна група и мобилно оборудване за извършване на хидроложки измервания в общия българо-румънски участък на р. Дунав за изучаване на хидроморфоложкия режим на р. Дунав, включително транспортиране с твърда връзка на лодка с колесар; 1 брой колесар за превоз на лодката; 1 брой DGPS система за очертаване на бреговата линия на р. Дунав от лодка и от суша.</p>

5.2.3. Проекти на общини

Община Мизия, област Враца

Име	Подобряване на пътната достъпност до ГКПП „Бекет-Оряхово“- рехабилитация на национален път DJ 561 в участък 1, Област Долж, Румъния и улица „Цанко Церковски“, Община Мизия, Област Враца, България
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,991,567.74 евро, за община Мизия - 1 521 824,99 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Окръжен Съвет- Долж- Румъния Партньори: Община Мизия, Враца
Място на изпълнение	улица „Цанко Церковски“, град Мизия
Информация за проекта	Основната цел на проекта е подобряване достъпността до транспортна инфраструктура в пограничния регион, която да улесни движението на стоки и хора. Конкретните цели са насочени към управлението и развитието на вътрешните и крайречните ресурси за постигане на благотворно влияние



	<p>върху региона, балансирано и устойчиво развитие; укрепване на социално-икономическото сближаване на регионите в процеса на Европейската интеграция; засилване на установените трансгранични партньорства и връзки; създаване на подходяща среда за икономическо развитие и висока заетост; инвестиране в инфраструктурата и развитие на административния и индустриален капацитет; изграждане, развитие и модернизиране на техническата и транспортната инфраструктура; стимулиране и развитие на бизнеса.</p> <p>От страна на Община Мизия проектът предвижда изпълнение на СМР на улица „Цанко Церковски”, свързваща обособена бизнес-зона за зърнопреработване с международен път II-15-Мизия-Оряхово-Фериботен комплекс на ГКПП Оряхово-Бекет. Изпълнение на СМР-изграждане на канализация за отвеждане на битови и повърхностни води, възстановяване на пътното платно и тротоари.</p>
--	--

Община Оряхово, област Враца

Име	Пътят към река Дунав - Пътя за развитие на инфраструктура в трансграничния регион Бекет - Оряхово, предпоставка за по-високо ниво на мобилност между Румъния и България, МИС ЕТК КОД 112
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,508,045.27 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Бекет местен съвет Партньори: Община Оряхово, Враца
Място на изпълнение	
Информация за проекта	Усвоени са 7,12% - проектът не се е реализирал

Община Белене, област Плевен

Име	„Рехабилитация на общински пътища в рамките на трансграничния регион Калмацую, окръг Телеорман и Белене, област Плевен”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013
Стойност	4 202 832,50 евро (8 219 899,80 лева), от които за Община Белене 18 620,50 евро (36 417,97 лева).
Бенефициент	Община Белене, в партньорство с Община Калмацую
Място на изпълнение	Община Белене и община Калмацую
Информация за проекта	Цел: Устойчив икономически растеж и насърчаване на икономическото и социално възстановяване на инфраструктурата на местните пътища в Калмацую.



	<p>Подобряване на транспортна инфраструктура (съоръжения) с трансгранично въздействие.</p> <p>Резултати: рехабилитирани местни пътища в община Калмацую; улесняване на движението към пропускателен пункт с ферибот Турну Мъгуреле - Никопол. Подобряване на условията за движение по пътищата в трансграничния регион чрез рехабилитация на общински пътища в трансграничния регион Калмацую, област Телеорман.</p>
--	--

Име	„Рехабилитация на общински пътища в рамките на трансграничния регион Калмацую, окръг Телеорман и Белене, област Плевен”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013
Стойност	4 202 832,50 евро (8 219 899,80 лева), от които за Община Белене 18 620,50 евро (36 417,97 лева)
Бенефициент	Община Белене и община Калмацую
Място на изпълнение	Община Белене и община Калмацую
Информация за проекта	Рехабилитация на общински пътища

Име	„Изработване на кадастрален план на пътищата в окръг Телеорман и Съвместна стратегия за развитие на инфраструктурата в окръг Телеорман (Румъния) и община Белене (България)”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1: Достъпност
Стойност	1 405 025,00 евро
Бенефициент	Окръжен съвет Телеорман, в партньорство с Община Белене
Място на изпълнение	Телеорман
Информация за проекта	<p>Общата му цел е да се намалят различията в развитието, в рамките на граничната зона, и допълнят приоритетите за развитие на национално ниво между двете страни.</p> <p>Специфичните цели на проектното предложение са: осъществяване на топографски измервания на окръжните пътища от окръг Телеорман, да се създаде общ кадастрален план, като единна и задължителна система за техническо, икономическо и правно записване на всички пътища на територията на окръг Телеорман. Той ще включва алтернативна позиция, форма, размер, собственост и стойност на всеки път и неговото прехвърляне на българските партньори като обмен на добри практики.</p> <p>В рамките на проекта е разработена и Съвместна стратегия за развитието на пътната инфраструктура на окръг Телеорман и</p>



	община Белене.
--	----------------

Име	„Извършване на предпроектни проучвания за модернизация на пътната мрежа, бърза автомобилна връзка в рамките на окръг Телеорман, транс-граничните контролно-пропускателни пунктове Турну Магуреле-Никопол, трета секция, Бечу-Плопи Славитеши-Слобозия Мъндра и път RVN1005 - III-5202 Белене-АЕЦ Белене, Община Белене“
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1: Достъпност
Стойност	10 659,74 евро.
Бенефициент	Водещата организация - Асоциация за развитие на общността „Уда Клокочов - Саелеле - Лунка“ (Румъния) и партньор - Община Белене
Място на изпълнение	Телеорман, Белене
Информация за проекта	Стимулиране на устойчивото икономическо развитие и насърчаване на икономическото и социално сближаване чрез разработване на feasibility проучване за проект "модернизация на пътната мрежа, Високоскоростен път за връзка, ограничи Олт окръг - контролна точка и преминаване на границата Турну - Măgurele - Nicopole, Точка 3, "Свети Валентин Slavitești Слобозия Mindra тополи".

Име	„Извършване на предпроектни проучвания за модернизация на пътната мрежа, бърза автомобилна връзка в рамките на окръг Телеорман, транс-граничните контролно-пропускателни пунктове Турну Мъгуреле - Никопол, втора секция, Уда Клокочов - Саелеле - Лунка и път RVN1003 - III-5202 Деков - Белене - ХТК Белене, община Белене“ (589)
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1: Достъпност
Стойност	Усвоени средства - 10,32%
Бенефициент	Водещата организация - Асоциация за развитие на общността „Уда Клокочов - Саелеле - Лунка“ (Румъния) и партньор - Община Белене
Място на изпълнение	Телеорман, община Белене
Информация за проекта	липсва

Име	„Извършване на предпроектни проучвания за модернизация на пътната мрежа, бърза автомобилна връзка в рамките на окръг Телеорман, транс-граничните контролно-пропускателни пунктове Турну Мъгуреле - Никопол, първа секция, Сегарча Вале - Лица - Турну Мъгуреле и път
-----	--



	PVN2002 - II-52 Деков - Бяла вода - Кулина вода, община Белене” (590)
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1: Достъпност
Стойност	8 305,50 евро
Бенефициент	Association For Intercommunitary Development “Beciu - Plopii Slăvitești - Slobozia Mîndra” и партньор - Община Белене
Място на изпълнение	Община Белене
Информация за проекта	Обща цел: Стимулиране на устойчивото икономическо развитие и насърчаване на икономическото и социално сближаване чрез разработване на feasibility проучване за проект "модернизация на пътната мрежа, Високоскоростен път за връзка, ограничи Олт окръг - контролна точка и преминаване на границата Турну - Măgurele - Nicorole, Точка 1, Чунцин-лай-Дъблин". Изпълнено техническо проектиране на общински път PVN2002 - II-52 Деков - Бяла вода - Кулина вода и осигури средства за целта

Община Гулянци, област Плевен

Име	„Подобряване на връзката на транспортната инфраструктура между окръг Телеорман и област Плевен чрез рехабилитация на пътищата в Община Селел и Община Гулянци“
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013
Стойност	3 128 159.35 лв.
Бенефициент	Партньори по проекта са община Селел и Община Гулянци
Място на изпълнение	Обект: „Рехабилитация на общински път PVN 1020, (II-11) Гиген - Искър - Граница община Гулянци и община Долна Митрополия - Славовица - III-3004 ОТ КМ 0+000 ДО КМ 4+990“
Информация за проекта	Отсечката от 4,991 километра обхваща участъци във и извън населените места Гиген и Искър. Ремонт на пътя не е правен след 88 година. Изпълнено е: полагането на нова асфалтова настилка, изграждането на две подпорни стени по протежението на пътя, там където скалите са в близост, една от 60м и една от 190 метра, отводнителна система, банкети, полагане на бордюри и тротоари там където съществуват в населените места. Новата отсечка свързва двата пътни участъка, които в момента се ремонтират по проект на общината, финансиран по ПРСР - от Гиген през Загражден и Дъбован до Гулянци и пътния участък от с. Искър до границата с община Долна Митрополия. Чрез възстановяване на местните пътища в Селел и пътя PVN 1020 Гиген-Искър в Гулянци, времето за пътуване между и в рамките на населените места, разположени от двете страни на



	<p>границата, се намалява и трансграничния регион се превръща в област за сътрудничество и комуникация. Района става по-привлекателен за инвестиции и не на последно място, подобър район за живеене за своите граждани.</p> <p>Подобрено е технико-експлоатационното състояние на пътя, качеството на износващия пласт и безопасността на движение.</p>
--	--

Община Гулянци и Община Долна Митрополия, област Плевен

Име	„Рехабилитация на инфраструктурата на окръжен път 504 Чернецу (DJ 506) - Александрия, Ремонт и реконструкция на път PVN 1026, Загражден - пристанище Загражден и Ремонт на общински път IV 11042 (PVN 1020), Искър - Славовица, Област Плевен”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,676,408.20 евро, за община Гулянци - 590 172, 16 евро За Община Долна Митрополия - липсва информация
Бенефициент	Водещ партньор: Окръжният съвет на окръг Телеорман, Румъни Партньори: Община на Гулянци и Община Долна Митрополия
Място на изпълнение	Община на Гулянци - рехабилитация на път PVN 1026 Загражден - пристанище Загражден и Община Долна Митрополия
Информация за проекта	<p>Специфична цел: За подобряване на физическа и институционална инфраструктура във връзка с транспортни услуги в граничната зона</p> <p>Специфична цел 1: Подобряване на физико и институционална инфраструктура във връзка с транспортните услуги в граничната зона, за да се улесни достъпа до границите и на трансграничния трафик на стоки и лица</p> <p>Специфична цел 2: Подобряване на движение по пътищата в трансграничния регион чрез ремонт и реконструкция на пътя PVN 1026</p> <p>Специфична цел 3: Подобряване на достъпа до пунктове на Дунав при Оряхово - Бекет и Никопол-Turno Мъгуреле чрез ремонт на пътя PVN 1020</p> <p>Специфична цел 4: Развитие на туризма на двете страни на с (Гулянци и Долна Митрополия община, Област Плевен в България и окръг Арджеш в Румъния)</p> <p>Специфична цел 5: Социалното и икономическо развитие на трансграничния регион</p> <p>Проектът на Община Гулянци: промяна на габарита на пътя, който води от централната улица в с. Загражден до пристанището, от габарит 3/5 на габарит 6/8 с цел подобряване на технико - експлоатационното състояние на пътя, качеството на износващия пласт и безопасността на</p>



	движението; нова настилка, възстановяването на пътните принадлежности, попълването на пътната сигнализация с пътни знаци ще гарантират по-добра безопасност и удобства при пътуване.
--	--

Община Никопол, област Плевен

Име	„Развитие на Пътна инфраструктура за ефективна икономика трансграничен път - Турну Мъгуреле - Никопол (D.R.I.V.E.) Турну Магуреле - Никопол ”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,577,868.21 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Турну Мъгуреле местен съвет и Партньори: Nikopole община
Място на изпълнение	Турну Мъгуреле и Никопол
Информация за проекта	Главна цел: Подобряване на придвижването на стоки и хора в трансграничната зона Турну Мъгуреле - Никопол, чрез развитие на пътната мрежа в Турну Мъгуреле и Никопол. Специфична цел № 1 Обеспечаване развитието на трансграничната зона Турну Мъгуреле - Никопол, чрез ефикасното задоволяване на транспортните нужди, проявени от населението и търговската среда. Специфична цел № 2 Подобряване на достъпа до трансграничния пункт Турну Мъгуреле - Никопол чрез рехабилитацията на околоръстния път и на съседните пътища в Турну Мъгуреле и маршрута Дебово - Никопол - Въбел, както и маршрута Дебово - Никопол - Евлогиево, пътищата в град Никопол.

Име	"Водни инфраструктурните развитие и оборудване (W.I.D.E.) -Платформа за транспортна мрежа в Турну Магуреле-Никопол трансграничната зона, МИС ЕТК КОД 66
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	586,755.00 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Турну Мъгуреле местен съвет, Телеорман Партньори: Община Никопол, Плевен
Място на изпълнение	
Информация за проекта	Обща цел: Подобряване на транспортната инфраструктура в Турну Мъгуреле Nikopole транс граничната област чрез предоставяне на техническа и стратегическа помощ на местните публични власти за съвместно управление на развитието на транспортната инфраструктура. Специфична цел 1: Идентифициране и оценят конкурентните



	<p>предимства в областта на транспортната инфраструктура в Турну Мъгуреле-Nikopole транс граничната област, с помощта на стратегически и околната среда aware инструменти.</p> <p>Специфична цел 2: Гарантира развитието на определен район за трансгранично, чрез ефективно спазване-широк транспортни нужди на населението и търговия.</p> <p>Специфична цел 3: Подкрепя на речен транспорт по река Дунав като ядрото на интермодалност платформа перспективи на Турну Мъгуреле Nikopole транс граничната област транспортния сектор.</p>
--	---

Община Свищов, област Велико Търново

	Подобряване на трансграничната мобилност в Свищов - Центъра на град Зимнич област чрез развитие и реконструкция на основните сегменти на транспортната инфраструктура, МИС ЕТК КОД 536
Име	"Подобряване на трансграничната мобилност в региона Свищов/България/ - Зимнич/Румъния/ чрез усъвършенстване на елементи на транспортната инфраструктура, обслужваща пристанища и фериботен комплекс Свищов - Зимнич
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	2,205,135.99 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Община Свищов, Велико Търново Партньори: Община на центъра на град Зимнич, Телеорман
Място на изпълнение	Района около пристанище Свищов
Информация за проекта	<p>Общата цел: За подобряване на достъпността на граничния район Свищов - Центъра на град Зимнич и да се създадат възможности за бъдещото развитие на транспортната инфраструктура с цел осигуряване на свободното движение на хора и стоки.</p> <p>Специфична цел 1: Да засилят трансграничната мобилност в Свищов-Зимнич област чрез рехабилитация и развитие на съществуващите сегменти и съоръжения на транспортната инфраструктура.</p> <p>Специфична цел 2: За да създадете необходимите предпоставки за бъдещото развитие на общата транспортна политика и балансирано устойчиво развитие на транспортната система на Свищов - Зимнич област чрез изучаване и разработване на съвместни стратегически прогнози.</p> <p>Рехабилитация на пристанищния комплекс, районът на парка "Калето", Стопанската академия, градинката с Паметника на дарителите и градинката под студентските общежития ще бъде напълно обновен; реконструкция на прилежащите улици</p>



	"Дунав", "Янко Мустаков", "Емануил Чкърров", "Цанко Церковски" - с ремонт на тротоарите, монтиране на осветление и озеленяване; реконструиране на пешеходния надлез (пасарелаката), който води от парка "Калето" към Пристанището в града. Проектът включва изграждане на паркинг до входа на Пристанищния комплекс, заедно с монтиране на кошчета и триезични информационни табла на румънска и българска територия.
--	---

Община Борово, област Русе

Име	Рехабилитация и модернизация на инфраструктура за достъп в трансграничната зона Гюргево-Русе
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1: Достъпност
Стойност	4,926,737.92 евро
Бенефициент	Градски съвет на Гюргево, партньор - Община Борово
Място на изпълнение	Гюргево и община Борово
Информация за проекта	За подобряване на управлението на територията и на транспортната инфраструктура в Румъния-България трансграничен район, за устойчиво развитие.

Община Русе, област Русе

Име	„Еврорегион Русе - Гюргево оперативни решения - мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие“
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013
Стойност	949 944,49 евро
Бенефициент	Община Русе - водещ партньор и Община Гюргево - партньор.
Място на изпълнение	Русе - Гюргево
Информация за проекта	<p>Проектът цели да допринесе за устойчивото развитие на на региона, като създаде необходимата рамка за общо интегрирано развитие. Той цели също да се изгради имиджът и уникалната идентичност на еврорегиона Русе - Гюргево по начин, който го представя пред потенциални инвеститори. Партньори Община Русе -</p> <p>По проекта са идентифицирани следните проекти, свързани с транспорта</p> <p>ТРАНСПОРТ</p> <p>2.1 Нов Дунав мост (заедно с магистрала, минаваща и край двата града). Задължителен елемент за осигуряване на положително развитие на Еврорегиона Русе-Гюргево</p> <p>2.2 Високоскоростен влак (заедно с ж.п. линия, свързваща двата града). Този международен проект ще има много</p>



	<p>положително влияние върху Русе и Гюргево, тъй като ще осигури едновременно бърз достъп до важни дестинации (особено до Букурещ).</p> <p>2.3 Интегрирано решение с градска железница/трамвай за двата града. Транспортният гръбнак трябва да се завърши с мрежи за обществен транспорт. Съществуващите в Русе и Гюргево ж.п. линии позволяват лесното създаване на такава система.</p>
--	--

Име	„Подобряване на достъпността на Еврорегион Русе-Гюргево с паневропейски транспортен коридор №9“
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	6 790 140,63 евро от които: За Община Русе - 5 526 172,65 евро и за Община Гюргево - 1 263 967,98 евро
Бенефициент	Община Русе - водещ партньор и Община Гюргево - партньор.
Място на изпълнение	Русе - Гюргево
Информация за проекта	<p>Подобряване на достъпността на еврорегион Русе - Гюргево чрез модернизация на транспортната инфраструктура и оптимизация на трафика, свързан с паневропейски коридор 9. Подобряване на основната транспортна инфраструктура на еврорегион Русе - Гюргево посредством рехабилитация и модернизация на основни свързващи пътни сектори по линията на паневропейски транспортен коридор 9 0 Рехабилитация и модернизация на бул. „Тутракан“ в град Русе - отсечка с дължина 2200 м. и свързващ път между централната част на гр. Гюргево и митницата - с дължина 2411 м.</p> <p>В резултат на ремонтните работи се осигурява: удобна връзка с моста, разположен между Русе и Гюргево, по долното течение на река Дунав; по-добра мобилност и достъпност до стратегически обекти в Русе и Гюргево - гранични точки, свободни зони, портове; Облекчаване на критичните точки по главните пътища в еврорегиона; Повишаване достъпността на гражданите и посетителите до бизнес и градската среда в двата града. Оптимизация на трафика и намаляване броя на критичните точки и секции от пътя, в които се образуват задръствания, чрез изработване на обща система за събиране на база данни, регистриране на превозни средства и следене на трафика. Постигнати резултати: Подобрена е достъпността на еврорегион Русе - Гюргево и състоянието на основната свързваща инфраструктура с паневропейски транспортен коридор 9; Подобрена е организацията, сигурността и координацията на трафика чрез намаляване броя на критичните точки и натоварените сектори; Повишен е достъпът до информация относно трафика в граничната зона</p>



Община Сливо поле, област Русе

Име	Възстановяването на достъп до инфраструктурата за развитието на Транс граничното сътрудничество в рамките на Гюргево-Русе, МИС ЕТК КОД 547
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,561,489.46 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Градски съвет на Гюргево Партньори: Община Сливо поле
Място на изпълнение	Община Сливо поле
Информация за проекта	Обща цел: Подобряване на управлението на територията и на транспортната инфраструктура, в рамките на трансграничния регион Румъния-България, за да се осигури трайно сътрудничество Специфична цел: Обновяване и модернизиране на транспортната инфраструктура на Русе-Гюргево евро-регион

Община Генерал Тошево, област Добрич

Име	Рехабилитация/модернизация на пътища в Негру Вода и Генерал Тошево
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	4,821,347 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Негру вода град, Партньори: Община Генерал Тошево
Място на изпълнение	Община Генерал Тошево
Информация за проекта	Обща цел: Разнообразяването на връзките между Общностите и икономиките в Румънско-български граница зона и съвместно участие в икономическо и социално развитие; Рехабилитация и модернизация на 14 пътища (12.62 km) в Негру вода и 3,24 км пътища в Генерал Тошево, за да се подобри достъпа до транспортната инфраструктура в пограничните райони и улесняване на мобилността на стоки и лица; Извършена рехабилитация и модернизация на пътища в селата Сноп и Градини в община Генерал Тошево и на пътни отсечки в кметство Негру Вода. Ще бъде закупено и офис оборудване. Строително-монтажните работи са свързани с рехабилитация на две отсечки с обща дължина 3.24 км. от път DOB1122. Освен асфалтовите работи ще бъдат рехабилитирани и тротоарите в двете села.



Община град Добрич, област Добрич

Име	SMART - „Устойчивост, мобилност, достъпност в трансграничния регион Констанца -Добрич - Транспортна инфраструктура”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,577,344.01 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Община Добрич Партньори: Констанца окръжен съвет
Място на изпълнение	Град Добрич
Информация за проекта	<p>Подобряване на трансграничната сухопътна инфраструктура в трансграничен регион Добрич - Констанца, предпоставка за сближаване на хората, общностите и икономиките.</p> <p>Обща цел: Подобряване на достъпа и мобилността в Добрич - Констанца трансграничния регион предпоставка за сближаване на хората, общности и икономики в граничния регион между Румъния и България.</p> <p>Специфична цел 1: Подобен достъп в Добрич - Констанца трансграничния регион чрез ремонт пътни участъци с трансгранично значение и закупуване на превозни средства за намеса и контрол на трафика;</p> <p>Специфична цел 2: Подобрени трансграничната мобилност чрез разработване на стратегия за увеличаване на трансграничната мобилност, засилване на стоки и на хората в движение.</p> <p>За българската страна - реконструкция на пътни отсечки, които имат роля на транспортен вход-изход на града в посока Констанца и осъществяват връзката с градската индустриална зона; ремонтирани изцяло бул. „25 септември” в участъка между Военно гробище и околновръстен път с дължина 2,09 км, улица „Калиакра” с дължина 1,510 км и улица „Поп Богомил” с дължина 1,093 км. Разработена стратегия за подобряване на трансграничната мобилност с проучване, анализ и оценка на трафика в трансграничната зона, актуализирани и завършени са работните проекти за строителството.</p>

Община Кайнарджа, област Силистра

Име	Трансграничен път Липница - Кайнарджа
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	6,080,205.70 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Община Липница-Република Румъния Партньори: Община на Кайнарджа И Окръг Констанца
Място на изпълнение	Гранична зона - Липница/Кайнарджа



Информация за проекта	<p>Обща цел: Разнообразяването на връзките между общности и икономики в Румъния - България граничен район и съвместно участие в икономическо и социално развитие</p> <p>Специфична цел 1: Рехабилитация и модернизация на 17.11 км от пътя и подобряването на достъпа до транспортната инфраструктура в пограничните райони и улесняване на мобилността на стоки и лица</p> <p>Специфична цел 2: Развитие на туристическите цели в граничната зона, с полезно ефекти в икономическото и социалното развитие на Общностите</p>
-----------------------	---

Община Силистра, област Силистра

Име	"Чист достъп в трансгранична зона Кълъраш - Силистра"
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	1,015,176.58 евро, за община Силистра - 269 320.00 евро
Бенефициент	<p>Водещ партньор: Национален изследователски институт за електротехника - модерни изследвания ICPE-SA, Букурещ</p> <p>Партньори: Кълъраш община</p> <p>Община Силистра</p> <p>СОМОТИ национални изследователски и Развоен Институт по газови турбини, Букурещ</p> <p>Русенски Университет "Ангел Кънчев"</p> <p>Асоциация на Дунавските общини "Дунав", Плевен</p>
Място на изпълнение	Трансграничния регион
Информация за проекта	<p>Обща цел: За подобряване на достъпност достъпност в трансграничната област Кълъраш-Силистра, чрез насърчаване на съвместни чисти и енергийно ефективни пъти и река транспортни системи.</p> <p>Специфична цел 1: За подобряване на трансграничната политика координацията между местните публични администрации с цел разработване на съвместен път и река транспортни системи което означава използването на нови иновативни технологии;</p> <p>Специфична цел 2: Да допринесе за устойчивото развитие чрез разработването/проектирането съвместни чисти и енергийно ефективни пъти и река транспортни системи;</p> <p>Специфична цел 3: За изпълнение на съвместни двуезични информационна система.</p> <p>Изследвания свързани с прилагането на енергия от възобновяеми енергийни източници в транспортни системи; проектиране на плаващ вълнолом за публична инфраструктура за чист речен транспорт; проектиране на понтон за електрически лодки; проектиране на публична инфраструктура за чист речен транспорт посредством възобновяеми енергийни</p>



	източници; проектиране на хидротехнически работи за специфични ветрогенератори, фотоволтаични инсталации; покупка на леко плавателно средство - водно такси, което да свързва Силистра с Кълъраш и изграждане на понтонно съоръжение.
--	---

Име	„Развитие на пътната инфраструктура в трансграничната зона Росеци- окръг Кълъраш - Община Силистра”
Източник на финансиране	Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1
Стойност	7,988,077.59 евро, за община Силистра - 2 890 053,66 евро
Бенефициент	Водещ партньор: Roseti комуна, Кълъраш Партньори: Община Силистра
Място на изпълнение	отсечка с. Срацимир- път I-7- с. Бабук
Информация за проекта	Обща цел: Първите хора, общности и икономики на транс граничната зона между Румъния и България заедно която има като цел, участващи в общо развитие на областта за сътрудническите, продължителна употреба на ресурси и човешки, природни и екологични предимства. Специфична цел: Достъпност достъпност растежа в региона чрез повишаване на качеството на района пъти, което е част от транс-гранично Кълъраш-Силистра транспортна мрежа. Ремонт на пътната отсечка включва път SLS 1081 разклон II-71- с. Срацимир- път I-7- с. Бабук от км 0+000 до км 10+620 с дължина 10 620 м.