



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 2.2.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.2. Допълнително идентифицирани източници на информация

в изпълнение на под-дейност 2.2.

Установяване на необходимост за събиране на допълнителна 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.....	3
Приложение 2.2.1. Списък на допълнително идентифицирани източници на информация.....	4
Приложение 2.2.2. Допълнение към информационната база данни	5
2.1. Стратегически документи на трансграничен регион Румъния - България	5
2.2. Стратегически документи на национално ниво	6
2.2.1. Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.	6
2.2.2. Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 Г.	7
2.2.3. Национална програма за реформи	9
2.2.4. Национална програма за развитие: България 2020.....	9
2.2.5. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“	15
2.2.6. Общ генерален план за транспорта на България.....	16
2.2.7. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България	16
2.3. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г.	17
2.4. Проекти, финансирани по Програмата за развитие на селските райони, 2007 - 2013 г.	20
Приложение 2.2.3. Формуляри от посещение на място	23



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 2.2. Установяване на необходимост за събиране на допълнителна 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.

След като бе извършен прегледа и систематизацията на информацията бе установено, че е необходимо да бъдат анализирани допълнително документи. За целта бе изготвен допълнителен списък, както и допълнена информационната база данни за целите на анализа. Бяха предприети теренни проучвания (обходи на отделни елементи от транспортната инфраструктура) бяха направени за някои конкретни обекти, като формулярите от посещение на място са приложени към настоящия документи.

Документът се състои от 3 приложения:

Приложение 2.2.1. Списък на допълнително идентифицирани източници на информация

Приложение 2.2.2. Допълнение към информационната база данни

Приложение 2.2.3. Формуляри от посещение на място



Приложение 2.2.1. Списък на допълнително идентифицирани източници на информация

- I. Стратегически документи на трансграничен регион Румъния - България
 - Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен район Румъния-България
- II. Стратегически документи на национално ниво
 - Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.
 - Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 Г.
 - Национална програма за реформи
 - Национална програма за развитие: България 2020
 - Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
 - Общ генерален план за транспорта на България
 - Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България
- III. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г.
- IV. Проекти, финансирани по Програмата за развитие на селските райони, 2007 - 2013 г.



Приложение 2.2.2. Допълнение към информационната база данни

2.1. Стратегически документи на трансграничен регион Румъния - България

Име	Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен район Румъния-България
Вид и форма	Стратегия
Контекст	<p>Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) участва като партньор в проект „Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен район Румъния-България“ (SPATIAL) с Код MIS ETC 171, съфинансиран по програмата за трансгранично сътрудничество България-Румъния 2007-2013 г.</p> <p>В тази връзка от страна на водещия партньор по проекта - Министерството на регионалното развитие и публичната администрация на Република Румъния, бе изпратен, по електронен път, проект на документ „Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен район Румъния-България“. Документът бе публикуван на Интранет страницата на МРРБ в периода 29.12.2014 - 14.01.2015 г., като по него бяха дадени бележки от страна на Главна дирекция „Стратегическо планиране на регионалното развитие и административно-териториално устройство“, дирекция „Водоснабдяване и канализация“, „Благоустройство и геозащита“ и „Национален център за териториално развитие“ ЕАД. Впоследствие, след отразяването на бележките от страна на водещия партньор, гореспоменатият документ бе изпратен с оглед публикуването му за обществено обсъждане.</p>
Решение №	-
Фактическо съдържание	Представено териториалното планирани и идентифицирани проекти за подобряване на транспортната свързаност и интермодалност в рамките на трансграничния регион. Налична е информация с която трябва да се съобразни разработвания документ.
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	<p>В рамките на приоритетната ос 1: Достъпност - Подобрена мобилност и достъп до транспортна, информационна и комуникационна инфраструктура в трансграничния регион, бяха внедрени съвместни решения в областта на пътния и речен транспорт и в областта на информационните и комуникационните технологии (ИКТ), като проектите целят преодоляване на географските и функционалните пречки както по отношение на потока на трафика, така и в комуникациите.</p> <p>Съгласно "Годишния доклад за 2013 г. за изпълнение на ОП за трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007 - 2013 г.", в края на 2013 г. повечето от показателите, определени за</p>



	<p>измерване на целта за подобряване на трансграничната мобилност, са били постигнати както спрямо възложените, така и спрямо приключените проекти, като определеният брой проекти за подобряване на достъпността на транспорта в релевантния за Програмата район, беше надхвърлен. Също така целта за намаляване времето на пътуването между общностите, разположени от двете страни на границата, беше почти постигната. В рамките на инвестиционния приоритет до края на 2013 г. бяха възстановени 1 145,66 км пътища. Също така, бяха извършени работи по ремонт на настилките и канавките. Освен това бяха разработени пет стратегии относно свързаността в региона, както и проучвания за осъществимост за развитието на бъдещи проекти за възстановяване / построяване на пътища или за развитие на пристанищната инфраструктура на река Дунав в участъка Турну Мъгуреле (Румъния) - Никопол (България).</p>
--	---

2.2. Стратегически документи на национално ниво

2.2.1. Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Име	Стратегия на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Стратегията е документ за политическата и професионалната ангажираност на работещите в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за даване на конкретен принос за реализирането на основната цел - намаляване с 50 на сто на броя на загиналите и на ранените при пътните произшествия за 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., значително занижаване на преките и косвените материални щети от тези произшествия и достигане нивото на показателите за аварийността на водещите страни в Европейския съюз.
Решение №	Решение № 946 от 22 декември 2011 г. на Министерския съвет на Република България
Фактическо съдържание	Целта на стратегията е реализирането на дългосрочната политика на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията до 2020 г., насочена към намаляване на броя и последствията от пътнотранспортните произшествия.



	<p>4.2.1. Намаляване броя на загиналите при ПТП с 50% спрямо показателите за 2010 г. През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 388.</p> <p>4.2.2. Намаляване броя на тежко ранените при ПТП с 20% спрямо показателите за 2010 г. През 2020 г. техният брой не следва да надвишава 6363.</p>
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	<p>Анализите на дейността и състоянието по безопасността на движението в нашата страна през последните години показват запазване на абсолютизирането на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията бяха насочвани предимно към увеличаване размера на санкциите и превенция за повишаване на познанията на участниците в движението. Процесът на пътното движение е непрекъснато взаимодействие между трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност - поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк.</p> <p>Особено актуално е въвеждането на транспортна система, нетолерантна към грешките, безотказна към нарушенията и пазеща човешкото тяло от фатални наранявания. В тази насока определено значение имат дейностите по формиране на безопасно поведение на участниците в движението, изграждане и подържане на нискоконфликтна пътна инфраструктура, даваща ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата им при фатални грешки, автомобилен парк с висока степен на техническа изправност, активна и пасивна безопасност.</p> <p>Постигането на положителни резултати в тази насока изисква, от една страна, нов вид взаимодействие между държавните институции и неправителствения и частния сектор, а от друга, нов вид култура в управлението на безопасността на движението на национално, регионално и общинско ниво, в предприятията, в учебните заведения и в семейството.</p> <p>В този смисъл като част от националната стратегия, настоящата стратегия има за предмет обществените отношения, факти и обстоятелства, оказващи неблагоприятно влияние върху безопасността на движението при обществените превози на пътници и товари, както и всичко онова, което притежава противодействащ ефект спрямо предизвикването на произшествията и тежестта на последствията от тях.</p>

2.2.2. Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 Г.

Име	Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 Г.
-----	--



Вид и форма	
Контекст	Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 г. е разработена в изпълнение на разпоредбите на чл. 9, ал. 1 и ал. 3 от Договора между Държавата и НК „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура и е публикувана в съответствие с изискванията на чл. 8, ал. 1 от Директива 2012/34 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство. Програмата представлява един цялостен и структуриран документ, който обхваща всички аспекти от дейността на НКЖИ и подробно представя инвестиционните намерения на Компанията за периода 2017 - 2021 г. Програмата се актуализира ежегодно и се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
Решение №	Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 - 2021 г. е разработена в изпълнение на разпоредбите на чл. 9, ал. 1 и ал. 3 от Договора между Държавата и НК „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура и е публикувана в съответствие с изискванията на чл. 8, ал. 1 от Директива 2012/34 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство.
Фактическо съдържание	Програмата представлява един цялостен и структуриран документ, който обхваща всички аспекти от дейността на НКЖИ и подробно представя инвестиционните намерения на Компанията за периода 2017 - 2021 г. Програмата се актуализира ежегодно и се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	Програмата цели: да се изготви анализ на състоянието на железопътната инфраструктура; да се изведат на преден план проблемите по развитието на железопътната инфраструктура на България и нейната безопасност, както и за надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации; да се направят мотивирани предложения за решаването на тези проблеми; да се прогнозира резултатите от алтернативните решения за бъдещето на железопътната инфраструктура в Република България в средносрочен план.



2.2.3. Национална програма за реформи

Име	Националната програма за реформи на Република България в изпълнение на Стратегията „Европа 2020“
Вид и форма	Програма
Контекст	Националната програма за реформи (НПР) е изготвена в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и в рамките на инструмента за по-добра координация на икономическите политики в ЕС - „Европейски семестър“.
Решение №	приета с Решение № 289 на Министерския съвет от 11 април 2012 г., последна актуализация към изготвяне на настоящото приложение е за 2016 г. е приета с Решение № 284 от 19 април 2016 г. и е допълнена с Решение № 682 от 12 август 2016 г.
Фактическо съдържание	Документът включва мерки за изпълнение на препоръките и отстраняване на констатираните пропуски в Националния доклад за България и политики за повишаване на конкурентоспособността на икономиката. Направен е преглед на изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“ към които се отнасят увеличаване на дела на енергията от ВИ в брутното крайно енергийно потребление на транспорта, потребление на електрическа енергия и биогорива от ново поколение и ограничаване на увеличението на нивата на парникови газове (GHG).
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Представена е връзката между приоритетите във финансирането на ЕСИФ за периода 2014-2020 г. с идентифицираните предизвикателства в Националния доклад за България за 2016 г., СП за 2015 г. и изпълнението на НЦ по Стратегия „Европа 2020“. В мерките на политиката е предвидено подобряване на транспортната инфраструктура и насърчаване на устойчивата градска мобилност.

2.2.4. Национална програма за развитие: България 2020

Име	Национална програма за развитие: България 2020
Вид и форма	Програма
Контекст	Националната програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020) е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г.
Решение №	Документът е приет с Решение № 1057 на Министерския съвет от 20.12.2012 г.
Фактическо съдържание	Визията, целите и приоритетите на НПР БГ2020 са дефинирани на базата на изготвен за целта социално-икономически анализ, както и на получените становища в рамките на публичните дискусии на всеки един етап от изработването на документа.



	Формулираните цели на правителствените политики ще осигурят постигането на ускорен икономически растеж и повишаване на жизнения стандарт на българските граждани в средносрочен и дългосрочен план.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	

Към разглежданата тема пряко отношение има приоритет 8: Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари. Приоритетът е свързан с изграждането и реконструкцията на транспортната инфраструктура и създаването на оптимални условия за развитие на икономиката, за подобряване на достъпа до пазари, за ограничаване на замърсяването на околната среда. Стратегическите инвестиции в сектора на транспорта ще допринесат за неговото реструктуриране, за въвеждане на принципите на доброто управление, за ресурсната ефективност и за повишаване на конкурентоспособността на икономиката.

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

Приоритетът се състои от 6 подприоритета. Мерките, включени в тях, целят да се подобри железопътната, пътна и пристанищна инфраструктура, да се свърже с Европейската транспортна система, да се развие логистичната инфраструктура като се изградят и реконструират интермодалните и контейнерни терминали. Ще се стимулира изграждането на транспортна инфраструктура, чрез използване на публично-частното партньорство и концесии.

Подприоритет 8.1: Изграждане на устойчива железопътна транспортна система чрез реформиране на сектора

Подприоритетът предвижда съчетаване на стратегически инвестиции с реструктуриране, с цел постигане на жизнеспособен и финансово устойчив железопътен сектор.

Областите на въздействие, свързани с реализацията на подприоритета, са както следва:

- **Подобряване управлението на железопътния сектор** - мерките за подобряване управлението на железопътния сектор са насочени към укрепване на институционалния капацитет за управление; съсредоточаване на публичните ресурси в сектора върху най-важните и стойностни железопътни услуги; привеждане на предоставяните по ДООУ пътнически услуги към пазарното търсене; преразглеждане на ДООУ с „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД; редуциране на ж.п. мрежа до устойчиви размери; преразглеждане на МДИ. Целевите групи, обхванати от мерките, са МТИТС, НК „ЖИ“; „Холдинг БДЖ“ ЕАД, потребителите на услугата. Очаквани резултати от изпълнението на мерките са: засилено наблюдение и контрол от страна на правителството на железопътните услуги; запазване и развитие на по-малки мрежи с по-висока гъстота на средния трафик; подобрени многогодишни договори за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт и за развитие и



поддържане на железопътната инфраструктура със заложили ефективни стимули.

- **Преструктуриране на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НК „ЖИ“;**

Подприоритет 8.2 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура. Интегриране на българската транспортна система в европейската

Подприоритетът се фокусира върху изграждането, модернизацията и поддържането на транспортна инфраструктура, която е част от европейските транспортни коридори, с цел интегрирането на българската транспортна система в европейската. Очакваните резултати са за подобряване и развитие на инфраструктурните връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Развитието на различните видове транспорт и тяхното интегриране ще спомогнат за осигуряване на по-добър достъп до и повишаване на ефективността на пазарите на стоки, услуги и работна сила. Интелигентните транспортни системи ще спомогнат за подобряване на ефикасността, безопасността и екологосъобразността на транспорта. С цел приоритизиране на инвестициите по трансевропейската транспортна мрежа и аргументирано определяне на тяхната последователност Република България ще изработи отделен сценарий с акцент върху развитието на основната и разширената TEN-T мрежа с хоризонт 2020 и 2030.

Областите на въздействие, свързани с реализацията на подприоритета, са както следва:

- **Поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура.** Държавата ще подпомогне: изграждането на модерни железопътни линии по основните направления от Трансевропейската транспортна мрежа; приоритизиране на проектите в съответствие с тяхната европейска „добавена стойност“; изграждане на железопътни връзки към пристанищата и летищата на страната; развитие на железопътните възли в транспортни центрове. Инвестициите приоритетно ще се насочват към следните проекти: Модернизация на ж.п. линията София - Пловдив, Подновяване на участъци от ж.п. линия Пловдив - Бургас, Модернизация на ж.п. линия Видин - София, Модернизация на ж.п. линия София - Перник - Радомир, Развитие на железопътен възел София и на железопътен възел Бургас. Целевите групи, обхванати от мерките включват НК „ЖИ“, потребителите на услугата. Очакваните резултати от изпълнение на мерките са: подобро качество на железопътната инфраструктура и на железопътните услуги; повишена производителност на железопътния транспорт; постигане на оперативна съвместимост, ръст на товарния железопътен трафик; ръст на пътничкопотока; по-висока скорост, съкратено времепътуване; подобрени условия за развитие на интермодален транспорт; увеличена пропускателната способност за товарните превози; повишена безопасност.

- **Поддържане, модернизация и развитие на пътната инфраструктура.** Държавата ще подпомогне изграждане на автомагистралите главно по основните трасета от TEN-T, както и довършване и реконструкция на съществуващата пътна инфраструктура. Инвестициите ще бъдат фокусирани върху АМ „Струма“; Довършване изграждането на АМ „Хемус“; Изграждане



на АМ/СП „Черно море”; Изграждане на СП „Рила”; Изграждане на АМ „София - Калотина”; Изграждане на АМ „Марица”; Изграждане на АМ „Тракия”. Предвид ограничения финансов ресурс от фондовете на ЕС и от държавния бюджет за изграждане на автомагистрали и скоростни пътища ще се търсят възможности за привличане на частни капитали. Целевите групи обхванати от мерките включват Агенция „Пътна инфраструктура”, потребителите на услугата. Очаквани резултати от изпълнение на мерките са: подобрена пътна инфраструктура; увеличена скорост; съкратено времетраене за пътуване; увеличен трафик; увеличен капацитет на транспортната инфраструктура; повишена безопасност.

- **Развитие на логистичната инфраструктура.** Държавата ще съдейства за: изграждане на функционални интермодални терминали; рехабилитация на гарови комплекси. Инвестициите ще се насочват приоритетно към следните проекти: Изграждане на интермодален терминал Пловдив; Подготовка и изграждане на интермодален терминал в гр. Русе; Рехабилитация на централна гара София. Целевите групи включват НК „ЖИ”, потребителите на услугата. Очаквани резултати са: ефективно обработване и транспортиране на големи обеми товари; ръст на транспортираните товари; подобрена интермодалност на територията на страната; намалени разходи при транспорт на голям обем товари; съкратено време за товарене и разтоварване; повишено качество на услугата.

- **Подобряване корабоплаването по река Дунав.** Държавата ще подпомогне; подобряването на корабоплаването в общия българо-румънски участък на река Дунав чрез удълбочаване, изграждане на бунни, укрепване на бреговете и др.; модернизация и оптимизация на дейностите по поддръжка на плавателния път (доставка на специализирани кораби). Целевата група включва ИА „ППД”, потребителите на услуги по корабоплаването. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са: постигане на целогодишна плавателност по реката и повишаване на трафика.

- **Развитие на транспортната инфраструктура чрез публично-частно партньорство.** Държавата ще съдейства за: успешно приключване на стартиралите процедури за отдаване на концесия на обекти от транспортната инфраструктура на страната; ефективна подготовка и последващо предоставяне на концесии на други обекти от транспортната инфраструктура (пристанища или пристанищни терминали, летища, железопътни гари и др.); ефективен контрол на вече предоставените на концесии обекти; подготовка и стартиране на дейностите свързани с въвеждането на интегрирана електронна система за предоставяне на европейска услуга за електронно събиране на такси (ЕУЕСТ) при ползване на пътна инфраструктура от републиканската пътна мрежа в Република България в съответствие с приложимите директиви; насърчаване развитието на малките летища за спортна и учебна авиация, чрез осъвременяване на нормативната уредба и ускоряване на процедурите за инвеститорите. Целевите групи включват МТИТС, потребителите на транспортни услуги и концесионери. Очаквани резултати от изпълнението на мерките са: създадени устойчиви концесии, модернизиране на обектите



отдадени на концесия, подобряване на организацията на работа, привличане на допълнителен ресурс от частния сектор, разпределение на риска.

- **Въвеждане на интелигентни транспортни системи.** Изграждане на интегрирана система за анализ и оценка на трафика по Автомагистрала и I-ви клас пътища на територията на република България, които са част от TEN-T мрежите. Проектът е предвиден за реализиране в две фази с хоризонт на приключване 2020. Целевата група е АПИ. Целта е да се събират данни за пътните потоци и да се обработват с цел бъдещо развитие на пътната мрежа. Проектиране, разработване и внедряване на корпоративна ГИС за нуждите на АПИ, включително и създаване на инфраструктура за пространствени данни за пътната мрежа в съответствие с директивата INSPIRE на ЕС. Ще се подпомогне подобряването на системите за навигация и топохидрографните измервания, създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав; проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура; продължаване изграждането на Информационна система за управление трафика на плавателни съдове (фаза 3). Целевите групи включват ДППИ, потребителите на транспортни услуги. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са: подобряване на ефикасността, безопасността и екологосъобразността на транспорта.

- **Участие във формирането на европейската политика в областта на транспорта и укрепване на международното сътрудничество** - Държавата ще стимулира участие в дейността на институциите на ЕС и НАТО. Ще се подкрепя хармонизирането на българското с европейското законодателство и участието в международни прояви, свързани с формирането на транспортната политика. Целевата група включва администрацията на МТИТС и на изпълнителните агенции към министерството. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са: защита на националните интереси при формиране на общата европейска политика в областта на транспорта.

Подприоритет 8.3 Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта

Подприоритетът е насочен подобряване на безопасността и сигурността на различните видове транспорт. Осигуряването на безопасност на различните видове транспорт води до опазването живота и здравето на потребителите на транспортни услуги и повишаване на доверието на потребителите на транспортни услуги. Областите на въздействие, както и съответстващите им мерки, свързани с реализацията на подприоритета, са следните:

- **Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база.** Държавата ще подпомогне въвеждането на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност в различните видове транспорт. Целевата група включва потребители на транспортната услуга - пешеходци, водачи на МПС, пътници. Очаквани резултати от прилагането на мерките са подобро законодателство за безопасност; подобрен контрол на движението и на поддържаната инфраструктура;

- **Повишаване на административния капацитет по отношение на контрола върху безопасността на транспорта и разследването на транспортни произшествия.** Подпомагане на административния капацитет в



съответните изпълнителни агенции в областта на контрола и техническо разследване на транспортни произшествия. Целевата група включва администрацията на изпълнителните агенции, МТИТС, Холдинг "БДЖ" ЕАД, органи за техническо разследване на транспортни произшествия. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са повишен административен капацитет, по-бързо и успешно разследване на транспортни произшествия.

- **Подобряване на технологичната среда за функциониране на информационните системи за контрол на транспортните процеси** - модернизация на информационните системи на МВР, гарантиращи повишена безопасност и сигурност на транспорта; развитие на комуникационната високоскоростна преносна среда за безопасност и сигурност по републиканската пътна инфраструктура, включително и доразвитие на системите за видеонаблюдение. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са: повишена ефективност на контролната дейност; повишена степен на безопасност и сигурност на транспорта.

Подприоритет 8.4 Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Подприоритетът допринася за ограничаването на вредното влияние на транспорта върху околната среда. Действията са фокусирани върху насърчаване употребата на горива и енергии от алтернативни и възобновяеми енергийни източници, развитие и увеличаване на дела на екологосъобразните видове транспорт. Областите на въздействие, както и съответстващите им мерки, свързани с реализацията на подприоритета, са следните:

- **Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата.** Държавата ще съдейства за изграждане и въвеждане в експлоатация на интелигентни транспортни системи по републиканската пътна мрежа и вътрешноградския транспорт в големите градове; за увеличаване дела на биогоривата за автомобилния транспорт. Ще се стимулира на ползването на „хибриден“ и електрически автомобилен транспорт. Целевата група обхваща пътници, водачи на МПС, МТИТС, изпълнителни агенции. Очакваните резултати от изпълнението на мерките са: намаляване на вредните емисии от автомобилния и железопътния транспорт.

- **Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт.** Фокусът е да се насърчи използването на обществен транспорт за да се намалят пътуванията с лични моторни превозни средства. Ще се стимулира и ползването на воден и железопътен транспорт. Целевата група включва водачи на МПС, МТИТС, общини. Очакваните резултати след изпълнение на мерките са: нарастване на превозите с интермодален транспорт, ръст на комбинираните превози.

- **Обновяване и модернизация на транспортния парк, инсталациите и съоръженията.** Държавата ще подпомага разработване на политика за симулиране обновяването на транспортния парк и модернизация на подвижния състав в железопътния сектор и на модернизация на транспортния парк в автомобилния сектор. Целева група са МТИТС, НК „ЖИ“, АПИ, превозвачи, пътници. Очакваните резултати са: подобрен подвижен състав в железопътния



транспорт, увеличена степен на удовлетвореност; намаление на пътуванията с личен транспорт.

2.2.5. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“

Име	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
Вид и форма	Програма
Контекст	ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано.
Решение №	
Фактическо съдържание	В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“; „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“; „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“; „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“; „Техническа помощ“.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	

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

Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“;

Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“;

Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт“;

Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро“;

Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“;



Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“;

Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

2.2.6. Общ генерален план за транспорта на България

Име	Общ генерален план за транспорта на България
Вид и форма	План
Контекст	Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.
Решение №	Разработен с финансиране по Приоритетна ос V на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. (ОПТ), финансирана от Структурните и Кохезионния фондове на Европейския съюз.
Фактическо съдържание	В изготвена през 2014 г. оценка на ОГПТ са идентифицирани пропуски, свързани с необходимостта да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта.
Достоверност	висока
Оценъчно съдържание	Необходима е обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика. Актуализираният сценарий ще допринесе за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната TEN-T мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

2.2.7. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България

Име	Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България
Вид и форма	Стратегия
Контекст	Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. е политически рамков документ, задаващ насоките за изпълнение на политиката за подобряване условията за движение по пътищата и намаляване на жертвите при пътнотранспортни инциденти. Стратегическият документ е израз на политическата ангажираност на правителството на европейското развитие на България и е в съответствие с неговата програма 2009 - 2013 г. и Стратегията за национална сигурност на Република България



	2011-2020г. Стратегията се вписва в контекста на развитието на европейските политики в областта на безопасността на движението и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020г.
Решение №	Документът е приет с Решение № 946 на Министерския съвет от 22.12.2011 г.
Фактическо съдържание	Предвидени са мерки за намаляване на жертвите съгласно целите на стратегията
Достоверност	Висока
Оценъчно съдържание	Има приложение при разработване на информацията, свързана с безопасността на транспорта

2.3. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г.

Агенция „Пътна инфраструктура“

Име	Средносрочната рамкова инвестиционна програма с регистрационен номер BG161PO001/2.1-01/2007/001
Източник на финансиране	Оперативна програма „Регионално развитие“, схема BG161PO001/2.1-01/2007 „Подкрепа за реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни пътища“
Стойност	501 091 393 лв.
Бенефициент	Агенция „Пътна инфраструктура“
Място на изпълнение	Посочената информация е в обхвата на българската част на трансграничния регион
Информация за проекта	Целта на схемата за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ е да се подобри достъпността до основните транспортни дестинации в районите за планиране чрез реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни (извън Трансевропейската транспортна мрежа) републикански пътища. Програмата предвижда да се рехабилитират републикански пътища II и III клас на територията на 27-те областни пътни управления. Проектите, които Агенция „Пътна инфраструктура“ предложи на Управляващия орган, са подбрани на областен принцип и се изпълняват етапно, в зависимост от техническата им готовност. С осигуреното финансиране се рехабилитирани над 900 км второкласна и третокласна пътна мрежа. Към октомври 2014 г. е завършила рехабилитацията на близо 840 км.
Етап 1	
Лот 1. Рехабилитация на път III-112 - Лот 1 Дъбова махала - Брусарци - Смирненски от км 16+174 до км 20+575 и на път II-13 Кнежа - Искър от км 82+987 до км 89+728	



Лот 2. Рехабилитация на път III-307 - Дерманци - Угърчин - Микре от км 17+000 до км 41+462

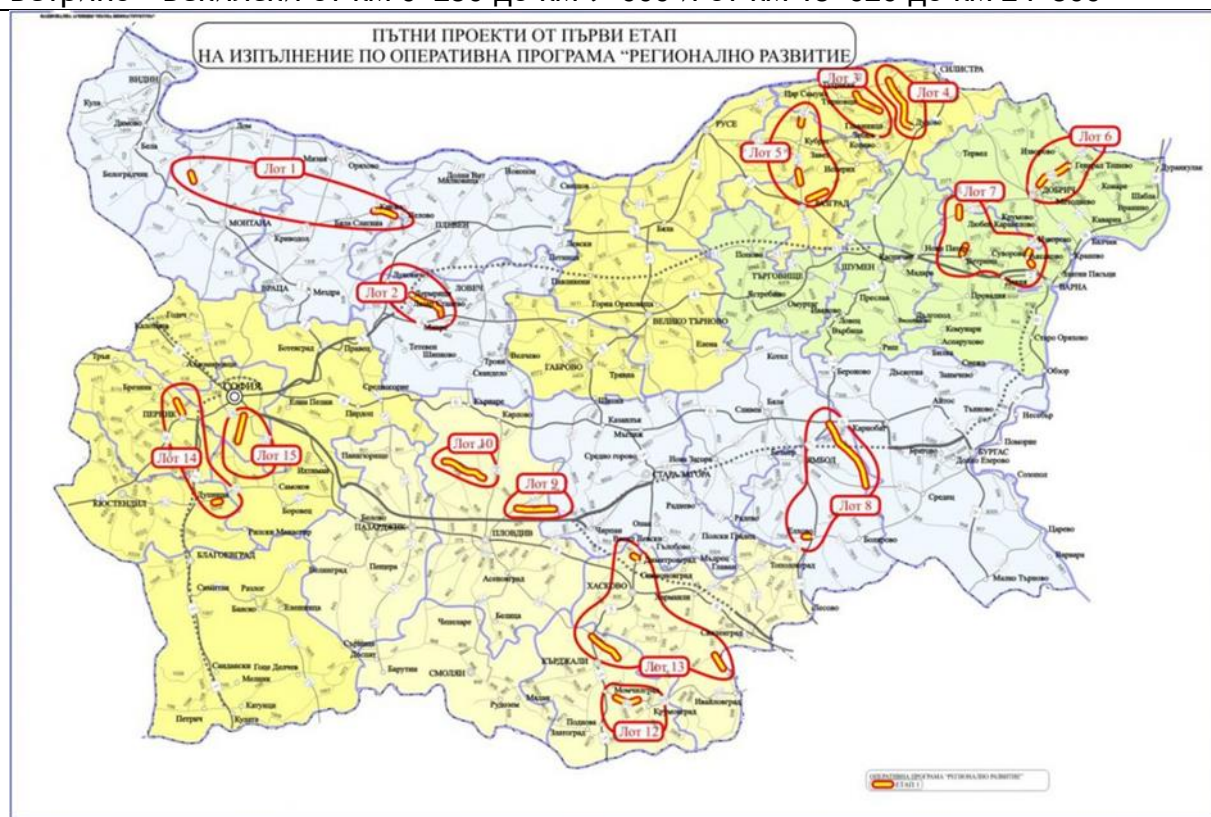
Лот 3. Рехабилитация на път III-235 - Главиница - Зафирово от км 25+200 до км 39+117

Лот 4. Рехабилитация на път III-216 - (п.к. с път II-21) - с. Ситово - гр. Дулово от км 0+000 до км 29+070

Лот 5. Рехабилитация на път III-205 - Разград - Ясеновец - Исперих от км 4+604 до км 11+185 и на път II-49 Търговище - Разград - Кубрат - Тутракан от км 50+246 до км 54+956 и от км 73+147 до км 79+891

Лот 6. Рехабилитация на път II-29 (Е-70) Добрич - Ген. Тошево - Кардам - границата с Р. Румъния от км 52+345 до км 68+184

Лот 7. Рехабилитация на път II-29 Варна - Аксаково - о.п.Добрич от км 4+000 до км 6+900 и от км 9+900 до км 16+205 и на път III-207 /I-2/ - о.п. Шумен - Девня - Ветрино - Векилски от км 0+250 до км 9+000 и от км 15+620 до км 24+500



Етап 2

Лот 16. Рехабилитация на път II-35 Плевен - Ловеч, Област Плевен

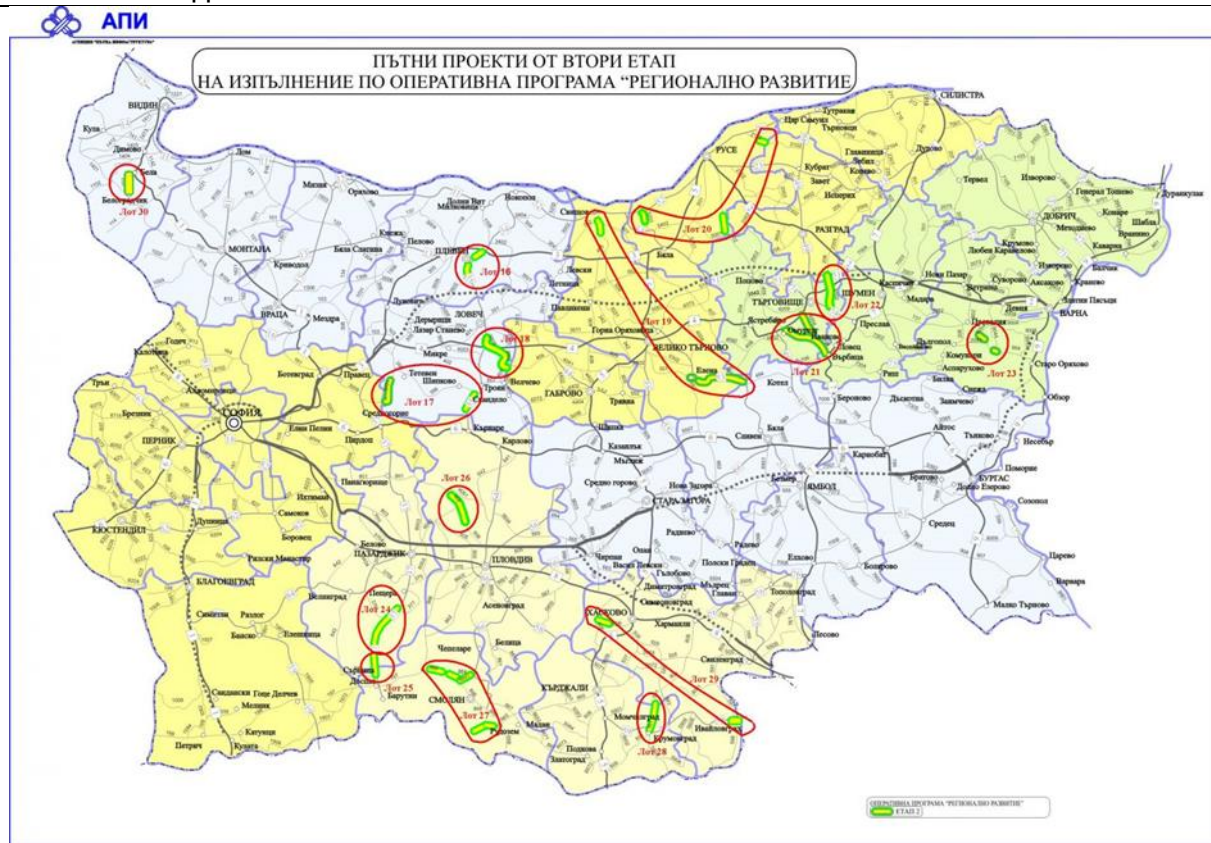
Лот 19. Рехабилитация на път III-551 Дебелец - Плаково - Елена от км 34+450 до км 35+631.25 и от км 36+250 до км 36+982.91, на път II-53 Елена-Сливен от км 46+290 до км 72+216.53 и на път III-405 Царевец-Свищов от км 73+600 до км 75+778, Област Велико Търново

Лот 20. Рехабилитация на път III-202 (I-2) - Щръклево - Попово от км 12+000 до км 16+300, на път III-2102 (II-21) Сливо поле - Борисово - Черешово от км 11+500 до км 15+500 и на път III-5201 Нов град-Джулюница - Пиперково от км



3+800 до км 7+800

Лот 30. Рехабилитация на път III-102 (Димово - Ружинци) - Бела - Белоградчик от км 0+000 до км 20+050



Етап 4

Лот 34. Рехабилитация и реконструкция на път III- 3002 Българене - Стежерово - Божорлук от км 0+000 до км 20+624.75 и път II-13 - Граница Враца - Кнежа от км. 67+300 до км. 72+194

Лот 35. Рехабилитация и реконструкция на път III-306 Луковит - Червен бряг - Кнежа от км 0+000 до км 9+715 и от км 19+207 до км 35+946

Лот 37. Рехабилитация и реконструкция на път III-121 Иново - Градец - Шишенци - Бойница - Кула от км 31+851 до км 41+300 и от км 41+300 до км 50+253

Лот 42. Рехабилитация и реконструкция на път II-13-Крапчене - Стубел - Липен-границата ОПУ Враца от км 0+000 до км 10+060

Лот 44. Рехабилитация и реконструкция на път III-7102 -Разклон II-71 (Коларци) - Мали извор - Тервел от км 0+000 до км 19+032.31

Лот 46. Рехабилитация и реконструкция на път III-202- Русе - Цар Калоян-Щръклево -Кацелово-Опака-Попово от км 0+000 до км 6+893.06 и от км 9+362 и до км 12+000

Лот 52. Рехабилитация и реконструкция на път II-27 Граница с ОПУ Варна(Червенци) - Владимирово от км 42+431 до км 49+419и път III-2077-Честименско-Каблешково-Граница с ОПУ Силистра(Межден) от км 0+000 до км 11+000



Етап 5
Лот 51. Рехабилитация на републикански път III-302 Драгомирово - Царевец от км 10+000 до км 27+460
Лот 54. Рехабилитация на път III-202 Граница Русе - Опака от км 38+365 до км 52+553, област Търговище
Етап 6
Лот 47. Рехабилитация и реконструкция на път II-13 Граница Монтана-Криводол-Девене-Борован от км 10+060 до км 16+ 900 и от км 31+300 до км 43+486, област Враца, с обща дължина 19,026 км
Етап 7
Лот 63. Рехабилитация и реконструкция на път II-27 "I-2/о.п. Шумен-девня/ - Нови Пазар-Владимирово-о.п. Добрич-Балчик-пристанище Балчик" от км 25+000 до км 32+700
Лот 64. Рехабилитация на път III-2702 /II-27/ "Владимирово - о.п. Добрич - Одринци - Ведрина - п.к. Гара Оборище - Ген. Киселово - Вълчи дол - Щипско - Суворово" от км 17+840 до км 24+340, облас Варна
Етап 10
Лот 85. Рехабилитация и реконструкция на път III-514 "Камен-Драганово" от км 5+000 до км 16+000 и от км 16+000 до км 25+157, с обща дължина 20.157, област Велико Търново

2.4. Проекти, финансирани по Програмата за развитие на селските райони, 2007 - 2013 г.

Община Димово, област Видин

Име	„Подобряване на общинската пътна мрежа в община Димово“
Източник на финансиране	Програма за развитие на селските райони 2007-2013г., Мярка 321 «Основни услуги за населението и икономиката в селските райони»
Стойност	Липсва информация
Бенефициент	Община Димово
Място на изпълнение	Община Димово
Информация за проекта	подобекти: Подобект 1: Реконструкция на общински път VID 3099/III-1102/ Извор-Изворски манастир, община Димово; Подобект 2: Реконструкция на общински път VID 3102/I-1/ Димово-Помпена станция, община Димово; Подобект 3: Реконструкция на общински път VID /III- Извор-Димово/ - с.Шипот, община Димово.

Община Кула, област Видин

Име	Реконструкция и рехабилитация на съществуващи общински пътища - IV-14104 /III-141/ - Полетковци - Старопатица - Раковица - /III-1412/ и IV-14015 /II-14 - Чичил
Източник на	„ПРСР 2007-2013”, мярка 321



финансиране	
Стойност	Липсва информация
Бенефициент	Община Димово
Място на изпълнение	Община Димово
Информация за проекта	<p>Първи етап - Рехабилитация и реконструкция на общински път IV-14104: /III-141/ - Полетковци - Старопатица - Раковица от км 10+500=11+330 (кръстовище в село Старопатица) - до км 14+012 (граница между община Кула и община Макреш). Дължината на участъка е 2682 м на територията на Община Кула.</p> <p>Втори етап - Реконструкция на общински път IV-14015 : II-14 /Видин-Кула-Връшка Чука/ - Чичил от км 0+459,73 до км 1+050 (Строителни и монтажни работи; Строителни работи по изпълнение на основа на пътна настилка и настилка на пътища)</p>

Община Борован, област Видин

Име	„Ремонт на път Борован - Нивянин от четвъртокласна пътна мрежа в община Борован (VRC1015 /III-134, Бяла Слатина - Габаре/ - Тлачене граница община/Бяла Слатина - Борован/- Нивянин - Борован - Малорад/ VRC1037/)”
Източник на финансиране	Целева субсидия от Републиканския бюджет за капиталови разходи и собствени бюджетни средства
Стойност	72 748 лв.
Бенефициент	Община Борован

Име	„Ремонт на път Борован-Малорад от четвъртокласна пътна мрежа (VRC1015/III-134, Бяла Слатина- Габаре-/Тлачене Граница община/Бяла слатина-Борован/-Нивянин-Борован-малорад/VRC1037), Община Борован
Източник на финансиране	Целева субсидия от Републиканския бюджет за капиталови разходи и собствени бюджетни средства
Стойност	235 236 лв.
Бенефициент	Община Борован

Име	<p>„Ремонт на пътища от IV-класната пътна мрежа и улиците в населените места в община Борован” с три обособени позиции: позиция 1: „Ремонт на път от IV-класната пътна мрежа - VRC 1037 в участъка в регулацията на с.Малорад до границата с.Рогозен/III - 133/”</p> <p>позиция 2: „Ремонт на път от iv-класната пътна мрежа - VRC 1015 от с.Борован до с.Малорад /VRC 1037/ извън регулация”</p> <p>позиция 3: „Ремонт на път от IV-класната пътна мрежа - VRC 2002 от с.Добролево до с.Сираково; VRC 1016 границата с.Алтимир - с.Сираково - границата с.Рогозен /VRC 1037/”</p>
Източник на	Целева субсидия от Републиканския бюджет за капиталови



финансиране	разходи и собствени бюджетни средства
Стойност	П.1. 29 876,24 лв. П.2. 97 842,72 лв. П.3. 5 838,84 лв.
Бенефициент	Община Борован

Община Ветово, област Русе

Име	Рехабилитация на общински път - Русе 2052/III - 2003/ е. Кривни - гр. Сеново от кил. 13+400 до кил. 16+900, община Ветово, обл. Русе
Източник на финансиране	Програмата за развитие на селските райони за периода 2007-2013г., мярка 321
Стойност	Липсва информация
Бенефициент	Община Ветово

Община Две Могили, област Русе

Име	„Реконструкция на улична мрежа, тротоари и площи в с. Могилино, с. Помен, с. Баниска, с. Бъзовец, с. Батишница, община Две могили, област Русе”
Източник на финансиране	Програмата за развитие на селските райони за периода 2007-2013г., мярка 322
Стойност	1 871 116,00 лв.
Бенефициент	Община Две Могили

Име	„Подобряване на общинска пътна мрежа по път RSE 1005-I-5 /Обретеник-Бяла/-граница /Община Борово-Община Две могили/ - Батишница-Бъзовец - RSE 1082 от км. 8+000 до км. 12+300 с подмяна на второстепенен уличен водопровод от ОК 1 до ОК 200 на път RSE 1005 в село Бъзовец и по път RSE 1082 III-5001 /Две могили-Острица/ - Широково-Чилнов-Баниска от км. 3+120 до км. 7+900 с подмяна на уличен водопровод от ОК 6 до ОК 63 на път RSE 1082 в село Чилнов, Община Две могили, област Русе”
Източник на финансиране	Програмата за развитие на селските райони за периода 2007-2013г., мярка 321
Стойност	5 245 208,00 лв.
Бенефициент	Община Две Могили





Община Сливо поле, област Русе

Име	Реконструкция и рехабилитация на участъци от общински пътища RSE1172 Стамболово-Кошарна и RSE1130 Юделник-Борисово
Източник на финансиране	Програмата за развитие на селските райони за периода 2007-2013г., мярка 321
Стойност	3 056 719,80 лв.
Бенефициент	Община Сливо поле









Приложение 2.2.3. Формуляри от посещение на място

Формуляр за посещение на място на обекти по 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“

1.	Обект	Гара Мездра
2.	Населено място	Град Мездра
3.	Транспортен достъп (състояние)	Добро в рамките на града, но връзката Мездра - Враца има нужда от цялосна рехабилитация на съществуващото трасе. Участъкът Ботевград - Мездра е много натоварен, което създава проблеми с безопасността на придвижване.
4.	Условия за интермодална връзка/ възел	Направление на жп линия: София - Мездра-Горна Оряховица и Мездра - Видин. Връзка чрез главна улица в урбанизираната част на града се осъществява с главен път Ботевград - Видин Жп възела - гара Мездра има нужда от цялостна реконструкция и модернизация, състоянието на жп линиите
5.	Снимки	     






Формуляр за посещение на място на обекти по 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“

1.	Обект	Крайречна зона в близост до фериботен терминал
2.	Населено място	Град Никопол
3.	Транспортен достъп (състояние)	Лошото състояние на пътищата.
4.	Условия за интермодална връзка/ възел	Фериботен терминал Никопол, с ГКПП и митница. Пристанище „Никопол“ (пристанище) Предвижда се изграждане на мост Никопол - Турну Мъгуреле Необходимо е 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. Автогара в изключително лошо състояние.
5.	Снимки	     



Формуляр за посещение на място на обекти по 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“

1	Обект	Зона за достъп до фериботен и пристанищен комплекс
2.	Населено място	Град Оряхово
3.	Транспортен достъп (състояние)	Извън града 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.
4.	Условия за интермодална връзка/ възел	Пристанищен терминал Оряхово, За генерални и насипни товари, и пътници; Фериботен комплекс - Оряхово, Предназначено е за обработка на ро-ро товари. Пристанището е в чертите на града, което създава проблеми от екологично и архитектурно - строително естество. Пристанището има сухопътна връзка с път II-15 - Враца-Оряхово, който свързва областния център с град Оряхово и Фериботен комплекс „Оряхово - Бекет“. Изследвана е възможността за мост „Оряхово-Бекет“.
5.	Снимки	     



Формуляр за посещение на място на обекти по проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“

1	Обект	Подход към Дунав мост и пътна връзка Русе - Силистра
2.	Населено място	Град Русе
3.	Транспортен достъп (състояние)	Добре изградена, но с недостатъчен капацитет, транспортна инфраструктура. Силно натоварен участък от пътни превозни средства; затруднена връзка
4.	Условия за интермодална връзка/ възел	<p>Необходимост от изграждане на интермодален терминал - пътна и ж.п. инфраструктура, трети мост на р. Дунав, ретконструкция пристанище Русе-Изток, ж.п. връзка Русе-Варна, Логистичен хъб-летище Щръклево. Съществуват условия за</p> <p>Необходимост от изграждане на Дунав мост 3 за Еврорегион Русе - Гюргево</p> <p>Съществуват условия за създаване на транспортни връзки перпендикулярно на р. Дунав между новото трасе на бул „Петрохан и бул. „България.</p> <p>При проектирания пробив под ж.п. линията Русе - Гюргево, една транспортна връзка по протежение на т.н. „Пухлево дере“, би била безспорно полезна, както и една транспортна връзка по протежението на Дунавския бряг (бул.»Петрохан» и пътя за Силистра), която да свърже източната и западната части на зоната.</p>
5.	Снимки	