



*В изпълнение на под-дейности:*

*7.1. Участие в подготовката на  
четири кръгли маси*

*7.2. Участие в провеждането на  
кръглите маси*

## **ДОКЛАД 5.**

### **ЗА РЕЗУЛТАТ 5. Участие в подготовката и провеждането на 4 /четири/ броя кръгли маси (2 /две/ на територията на Република България и 2 /две/ на територията на Република Румъния), където ще се направят презентации и обсъдят варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния- България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата**

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 TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Съдържание

УВОД.....	3
I. ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ .....	4
1.1. Заинтересовани страни в Румъния .....	4
1.2. Заинтересовани страни в България .....	5
II. УЧАСТИЕ ПРИ ИЗБОР НА НАЙ-ЕФЕКТИВЕН ВАРИАНТ.....	6
2.1. Участие на заинтересованите страни в Румъния .....	6
2.2. Участие на заинтересованите страни в България .....	7



## УВОД

Доклад 5. за постигането на Резултат 5. Участие в подготовката и провеждането на 4 /четири/ броя кръгли маси (2 /две/ на територията на Република България и 2 /две/ на територията на Република Румъния), където ще се направят презентации и обсъдят варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-T Мрежи - предварителни проучвания“ (Приложение №3) към Договор №34/23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

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

Под-дейност 7.1. Участие в подготовката на четири кръгли маси;

Под-дейност 7.2. Участие в провеждането на кръглите маси.

В резултат на изпълнението на посочените под-дейности е създаден Доклад №5. за резултат 5. Участие в подготовката и провеждането на 4 /четири/ броя кръгли маси (2 /две/ на територията на Република България и 2 /две/ на територията на Република Румъния), където ще се направят презентации и обсъдят варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата от Техническата спецификация, който е представен на български и на румънски език, съгл. чл. 9.2. от Договор №34/23.01.2017 г.



## I. ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

Страните членки на Европейският съюз и Единният европейски пазар са възприели принципа на прозрачност на политиката по основателни причини, свързани с икономиката, управлението и демокрацията.

Консултирането създава по-голяма прозрачност в областта на обществената политика, а това е важен принцип на доброто управление. То помага да се гарантира, че правителството и органите в публичния сектор действат при по-голяма яснота и откритост. Обществените политики могат да доведат до по-добри резултати на по-ниска цена чрез активното участие и принос на заинтересованите страни. Чрез гарантиране на възможност на заинтересованите страни да изразят своите мнения по конкретно предложение, процесът на вземане на решения става по-добре обоснован, по-точен и по-отговорен. За бизнеса консултациите намаляват политическите рискове и ненужните разходи, които създават трудности за създаването и разрастването на предприятия и за разкриването на нови работни места.

Консултирането подпомага процеса на разработване и прилагане на политики, които защитават по-добре обществените интереси в социалната сфера и екологията и осигуряват конкурентна среда, при ниски разходи. Консултациите са част от основания на доказателства подход за разработване на политики, който е предназначен да засилва резултатите и разходната ефективност на обществената политика.

В рамките на проекта е избрана формата на консултиране със заинтересованите страни чрез провеждане на кръгли маси. По предложение на българския изпълнител е проведено и анкетно проучване сред участниците в кръглите маси, чиито резултати са представени в настоящия раздел.

### 1.1. Заинтересовани страни в Румъния

Отправната точка на това изследване е да се идентифицират заинтересованите страни от публичния или частния сектор за развитието на Дунавския регион.

На национално ниво заинтересованите страни са представени от Министерството на външните работи, осигурящо междуведомствена координация и сътрудничество между Министерството на регионалното развитие и публичната администрация, Министерство на европейските фондове, Министерство на транспорта, Министерство на околната среда и изменението на климата, Министерство на икономиката, Министерство на



публичните финанси, както и Министерство на земеделието и развитие на селските райони.

**На регионално ниво** заинтересованите страни по този проект са областните съвети в областите, граничещи с река Дунав (областен съвет Мехединци, областен съвет Долж, областен съвет Олт, областен съвет Телеорман, областен съвет Гюргево, областен съвет Кълъраш и областен съвет Констанца). Местните заинтересовани страни са представени от местните съвети и кметове на градове в близост до река Дунав (общински съвет и община Калафат, общински съвет и община Корабия, общински съвет и община Зимнич, общински съвет и община Гюргево, общински съвет и община Олтеница, общински съвет и община Негру Вода, общински съвет и община Мангалия и общински съвет и община Констанца)

**На ниво асоциации** CLDR (Асоциация „Местните общности на река Дунав“) е национален и европейски представител и участва в Стратегията на ЕС за Региона на река Дунав (SUERD) в Румъния.

**На ниво агенции** Агенцията за регионално развитие на Югоизточните райони и Агенцията за регионално развитие на Югозападните райони участват в набиране на средства за развитие на Дунавския регион.

## 1.2. Заинтересовани страни в България

В контекста на настоящото проучване заинтересованите страни са:

**На национално ниво:** Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и агенции към него - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“); Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИА „АА“); Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИА „МА“); Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ (ИА „ППД“); Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД „ГВА“); Министерство на регионалното развитие и благоустройство и Агенция „Пътна инфраструктура“; Министерство на околната среда и водите, представлявано от неговите структури Регионални инспекции по околна среда и водите към Министерство на околната среда и водите в градовете Русе, Враца, Велико Търново, Монтана и Плевен, Басейнова дирекция - Дунавски район; Министерство на вътрешните работи и др.

Важно е да се отбележи, че пряк интерес имат държавните дружества, пряко свързани с развитието на транспорта към МТИТС „Национална компания Железопътна Инфраструктура“ (ДП „НК ЖИ“); Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДП „ПИ“); Летище Горна Оряховица ЕАД; „Холдинг БДЖ“ ЕАД; Пристанищен комплекс Русе ЕАД; Пристанищен комплекс Лом ЕАД; Пристанище Видин ЕООД; държавните предприятия: Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП „РВД“) и др.



**На регионално ниво:** Областни администрации на Област Видин; Област Враца; Област Монтана; Област Плевен; Област Велико Търново; Област Русе; Област Силистра и Област Добрич, както и общинските администрации, попадащи в обхвата на трансграничния регион Румъния - България; Летище Русе ЕООД и др.

**На ниво неправителствени организации.** Асоциация на дунавските общини „АДО“; Клъстър Зелен Товарен Транспорт; Национално сдружение на българските спедитори, Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ) и др.

Заинтересовани са представителите на бизнеса и гражданите.

## II. УЧАСТИЕ ПРИ ИЗБОР НА НАЙ-ЕФЕКТИВЕН ВАРИАНТ

### 2.1. Участие на заинтересованите страни в Румъния

В Румъния Министерство на външните работи координира на национално ниво работата на SUERD /Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării- Стратегия на ЕС за Дунавския регион/ чрез укрепване на прилагането на политиките и законодателство на ЕС в региона. Румъния е съинициатор на SUERD, заедно с Австрия и допринася за развитието и прилагането на Дунавската стратегия, заедно с всички други крайречни държави.

Осигурява се координация между Министерството на регионалното развитие и Публичната Администрация за икономическото и социалното развитие на Дунавския макрорегион.

Министерство на европейските фондове, чрез Транснационалната Програма „Дунав“ 2014-2020, предоставя финансиране за проекти, осъществени с разширено международно сътрудничество, и които ще имат за цел да се подобрят публичните политики на институционално сътрудничество (Общ бюджет: 262.989.835,60 евро).

Министерството на транспорта осигурява приоритет на проекти, насочени към развитие на Дунавския регион и модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура.

Министерство на околната среда и изменението на климата осигурява подобряване на мониторинга на водата в река Дунав, както за реката, така и водоносния хоризонт, с който тя прави обмен на вода и надолу по веригата от основните ползватели, както и постигането на международна система на управление и мониторинг на качеството на водата в екстремни условия на околната среда.



Министерство на земеделието и развитие на селските райони насърчава чрез политиката на качеството на продукти от зоната на река Дунав и осигурява важен елемент за нарастване на добавената на стойност на земеделските хранителни продукти, оценяване на местните ресурси, създаване на работни места и разработване на селските райони.

Областните съвети на дунавските области участват постоянно в развитието на Дунавския регион чрез привличане на проекти с европейски фондове и реализиране на проекти със собствени фондове.

Областният съвет на Долж, чрез Областния Център за защита на природата, туризма и устойчиво развитие на селските райони (CJPNTDRD) започна поредица от проекти за развитие на туризма за наблюдение на множеството видове птици в защитени територии с международно значение Рамсар Бистрец и сливане Жиу-Дунав, област, която се счита за по-малката Делта на река Дунав. Природна зона за специална защита на птиците сливането Жиу-Дунав се простира на дължина от около 55 километра в долната част на Жиу, в равнината на Жиу, долината Шегърчей и по терасите на поляните на река Дунав, като развитието по-широко и компактно на района е в зоните на сливане Жиу-Дунав, в долината на река Дунав.

Агенцията за регионално развитие на Югоизтока (ADR SE) осъществява, в качеството си на партньор, проекта Transdanube.Pearls, финансиран в рамките на транснационалната програма Дунав 2014-2020, Приоритет 3 „Дунавски регион, по-добре свързан и по-отговорен от енергийна гледна точка“, специфична цел 3.1. „Подкрепа за екологични и безопасни транспортни системи и за балансирана достъпност в селските и градските райони“, който е продължение на дейностите по проекта, финансиран в предишния програмен период, съответно проектът Transdanube - „устойчивост на транспорта и туризма в региона на река Дунав“.

От създаването си през ноември 2014 г. CLDR предоставя следните основни ключови функции:

- Мрежи и анимация на инициативи и обучение на екипите за проекти в национален, трансграничен и междурегионален контекст;
- Информация, образование и комуникация за иновации на дунавските общности и тяхното социално и икономическо възстановяване;
- Осъществяване на подходящо институционално лоби, обслужващо румънските предприемачи във връзка с решаващите фактори EUSDR в Брюксел, Виена и Баден-Вюртемберг.

Участието на заинтересованите страни се постигна чрез онлайн семинари и приемането на съвместни решения за развитието на Дунавския регион.

## 2.2. Участие на заинтересованите страни в България





Представители на заинтересованите страни в България взеха участие в проведените кръгли маси в рамките на проекта на 20.06.2017 г. в град Русе и на 22.06.2017 г. в град Плевен. Тяхното мнение е отразено в подробни протоколи от проведените дискусии, както и чрез провеждане на анкетно проучване. Чрез използвания инструментариум беше създадена базова информация за приоритизирането от страна на заинтересованите страни, в лицето на участниците на кръглите маси, на възможните варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата.

### Представителство на заинтересованите страни

Участие в кръглите маси взеха представители на заинтересованите страни, идентифицирани от Изпълнителя. С оглед спецификата на разглежданата тема бяха поканени за участие представители на държавната и общинската администрации; държавните дружества и предприятия, управляващи транспортната инфраструктура и предоставящи услуги; представители на частния бизнес (оператори на интермодални товарни услуги; спедитори; превозвачи и др.).

Фигура 1. Идентифицирани заинтересовани страни



Най-силен интерес бе проявен от представителите на общинската администрация, които формираха 25% от участниците; следвани от представителите на частния бизнес - 22%. Силно представителство имаха държавните дружества и предприятия - 19% и държавната публична администрация - 15%. В групата на други: неправителствени

организации, академичната общност и др. - 19%.

От формираните групи на представителство е видно, че TEN-T мрежата и изграждането на интермодални връзки е във фокуса на вниманието на различни субекти. Осигуряването на широк кръг от заинтересовани страни, осигури отчитането на всички гледни точки при изготвяне на предварителното проучване и при разработването на варианти са оптимизирани на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район чрез укрепване на интермодалните връзки. Участие в кръглата маса в град Русе, най-голяма бе групата на частния бизнес - 33%, следвана от представителите на общинската администрация - 27% и държавните дружества и предприятия - 20%. Сравнително слабо бяха представени държавната администрация - 7%. Активното участие на бизнеса



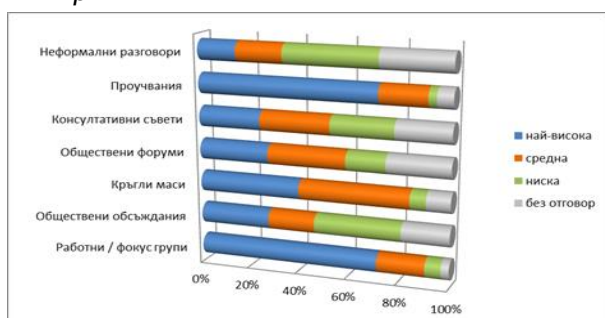


допринесе за поставяне на важни проблеми и обсъждане на възможни съвместни решения за тяхното преодоляване. В Плевен бе регистрирано сериозно присъствие на държавната администрация (представители на Министерство на транспорта, на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ - 23%, Басейнова дирекция „Дунавски район“. Равнопоставено бе участието на общинската администрация.

Сравнително слабо бе участието на частния бизнес (12%) в сравнение с Русе, но това е напълно обяснимо от гледна точка местоположението на град Плевен и отстоянието му от река Дунав.

От участниците в анкетното проучване бе потърсен отговор на въпроса „Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?“ (въпрос 3). Задачата на въпроса бе да оцени мнението на анкетираните по отношение на това, кои са най-адекватните и ефективни форми и механизми за включване на заинтересованите страни в процеса на планиране и изпълнение на политиките, свързани с подобряване на интермодалността. Целта е в рамките на предварителното проучване да се направят препоръки за прилагане на най-ефективните форми за работа със заинтересованите страни в Стратегия за устойчиво развитие, която предстои да бъде изготвена в обхвата на проекта. Всички от запитаните респонденти са отговорили на посочения въпрос, но не са избрали от всички предложени варианти от отговори.

Фигура 2. Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?



От представените резултати е видно, че като най-ефективни форми за включване на заинтересованите страни са: работни / фокус-групи и проучвания (72% са избрали оценката „най-висока“, 19% са избрани оценка „средна степен на значимост“). На следващо място са посочени кръглите маси и обществените форуми. Прави впечатление, че с най-ниска степен са оценени неформалните разговори.

Резултатите от отговорите отчита предпочитания към формалните и публични форми на участие на заинтересованите страни. В Русе най-предпочитаната форма за включване на заинтересованите страни са проучванията, следвани от работни/ фокус групи. Обществените обсъждания и кръглите маси са също сред приемливите форми

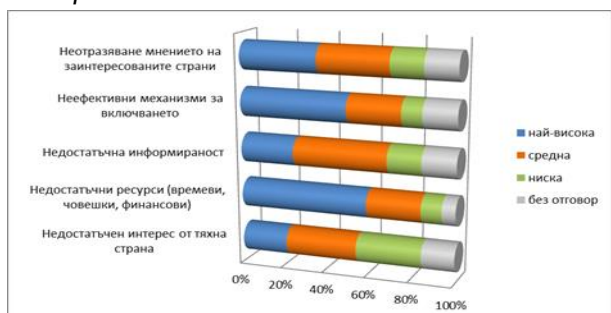


за участие. В Плевен на първо място са поставени работни/ фокус групи, следвани от проучванията.

Кръглите маси, също са добра форма за работа със заинтересованите страни. Прави впечатление, че голяма част от участниците и в Русе и в Плевен са оставили без отговор възможността за участие в консултативни съвети, което е една възможност да се работи в посока тяхното създаване при формиране на политики.

За осигуряване участието на заинтересованите страни в последващите дейности по проекта бе необходимо идентифицирането на пречките, пред които са изправени представителите на заинтересованите страни и факторите, определящи тяхната невъзможност да се включат и да участват активно в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността (въпрос 4).

*Фигура 3. Кои според Вас са пречките за активно включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?*



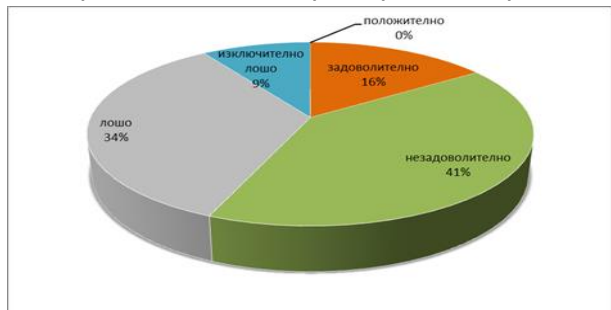
Според анкетиранияте, основните фактори, обуславящи недостатъчна степен на включване на заинтересованите страни са „недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови)“; „неефективни механизми за включването и неотразяване мнението на заинтересованите страни“. Сред проблемите следва да бъде обърнато внимание на отговора „недостатъчна информираност“ и „недостатъчен интерес“.

Водеща сред пречките за участие в Русе бе посочена на първо място „неефективни механизми за включването“, следвани от недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови). Липсата на интерес и недостатъчна информираност не са характерни за местната общност в Русе. В Плевен заинтересованите страни посочват като основна пречка недостига на времеви, човешки и финансови ресурси, следвани от неефективни механизми за включването. За разлика от Русе тук реална пречка представлява недостатъчната информираност и недостатъчният интерес. Неотразяване мнението на заинтересованите страни е също силно демотивиращ фактор за участие, който е посочен като пречка.

**Състояние и развитие на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион**



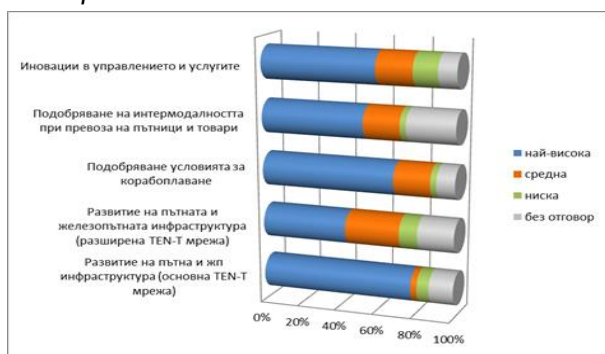
**Фигура 4. Как определяте състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион**



Нито един от анкетираните не е дал положителна оценка на състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на региона. Едва 16% определят като задоволително. Всички отговори са с негативна оценка, като 9% избират отговора „изключително лошо“, 34% - „лошо“ и 41% - „незадоволително“. Мнението на анкетираните отразява реалната ситуация в българската

В Русе 33% от анкетираните част на региона определят състоянието като „задоволително“, докато в Плевен нито един от респондентите не е избрал този отговор, което е съществена разлика между представителите на заинтересованите страни, участвали в кръглите маси. Отговорът „незадоволително“ са избрали 40% в Русе и 41% в Плевен. Като „лошо“ е определено състоянието от 20% в Русе и 47% във Видин. „Изключително лошо“ е предпочетен отговор от 7% от анкетираните в Русе и от 12% от анкетираните в Плевен.

**Фигура 5. Кои са възможностите за развитие на транспортната мрежа в българската част на трансграничния регион Румъния - България?**



Участниците в анкетата посочват като определящи възможности за развитие на транспортната мрежа два възможни отговора: развитие на пътна и жп инфраструктура (основна TEN-T мрежа) - 78% и подобряване условията за корабоплаване - 69% от анкетираните са посочили отговора „най-висока степен на важност“. Иновации в управлението и услугите е третата възможност оценена с най-висока степен по важност от 59%.

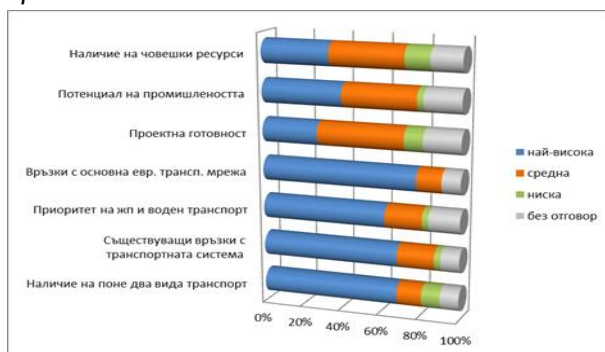
Интересно е да се отбележи, че „подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“ е въпросът на който не са отговорили 25% от анкетираните, а 53% считат, че тази възможност е от най-висока степен на значимост. Ако се съди по обективността на останалите резултати от проучването може да се направи заключение, че заинтересованите страни проявяват висока степен на песимизъм по отношение възможността за осъществяване на интермодалността при пътници и товари.



Съществена разлика между двете групи анкетирани е, че в Русе на отговора „развитие на пътната и железопътната инфраструктура“ (разширена TEN-T мрежа) няма посочена възможността за оценка с „ниска степен на значимост“, докато в Плевен този отговор събира 9%. Такива са резултатите и при отговора на въпроса „подобряване на корабоплаването“, като в Русе безапелативно изключват възможността за „ниска степен на значимост“, докато в Плевен 3% са избрали тази възможност.

### Мрежа от интермодални връзки/възли в българската част на трансграничния регион Румъния - България

Фигура 6. Моля степенувайте по важност условия на които трябва да отговаря определянето на интермодалните връзки/възли!



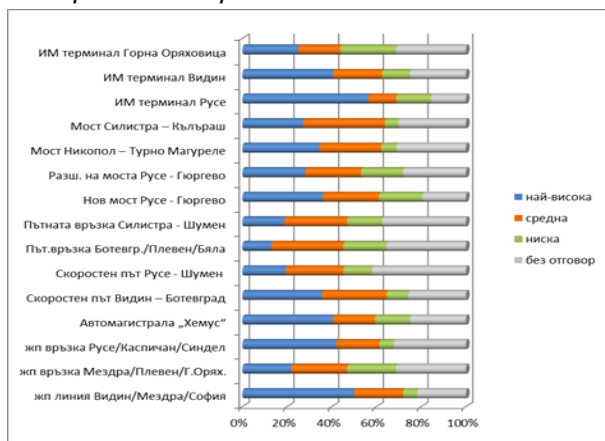
Най-важният критерий за определянето на интермодалните връзки/възли е „Връзки с основната европейска транспортна мрежа“, посочен на първо място от 78% от анкетираните в скалата на възможните оценки. На второ място са посочени отговорите „съществуващи връзки с транспортната система“ и „наличие на поне два вида транспорт“. Анкетираните са категорични, че следва да бъде даден „приоритет на

железопътен и воден транспорт“. „Потенциалът на промишлеността“ и „наличието на човешки ресурси“ са следващите по важност критерии. На последно място по важност, според анкетираните, е критерият „проектна готовност“. Подреждането на критериите кореспондира с избраната от изпълнителя скала за оценяване на потенциалните интермодални връзки/възли, които следна да бъдат включени във вариантите за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт.

Според резултатите от анкетите в Русе водещ критерий е „връзки с основната европейска транспортна мрежа“, докато в Плевен с равен брой гласове са три критерия: „Връзки с основната европейска транспортна мрежа“; „Наличие на поне два вида транспорт“ и „Съществуващи връзки с транспортната система“. И в двете групи проектната готовност е с най-ниски оценки.



**Фигура 7. Кои според вас са най-значимите обекти за включване в мрежата от интермодални връзки/ възли?**

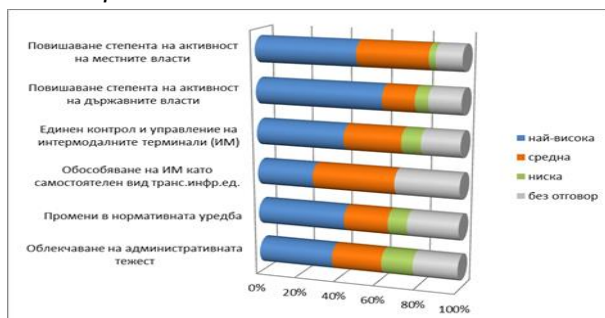


Изграждане на интермодален терминал Русе е обектът е определен от най-голям брой участници с „най-висока степен на значимост“ за включване в мрежата от интермодални връзки.

На следващо място по важност е „жп линия Видин - Мездра - София“, следван от четири обекта с равен брой точки: „жп връзка Русе - Каспичан - Синдел“; „изграждане на интермодален терминал Видин“; „нов мост при Русе - Гюргево“ и Автоматострала „Хемус“.

Скоростният път Видин - Ботевград също е сред значимите обекти за включване в мрежата. Изграждането на интермодални терминали се нарежда сред приоритетните обекти по следния ред: Русе, Видин, Горна Оряховица. Според анкетирането изграждането на нови мостове следва да бъде подредено по следния ред по степен на важност: 1. нов мост при Русе - Гюргево; 2. нов мост при Никопол - Турно Мъгуреле; 3. Нов мост при Силистра - Кълъраш и Разширение на моста при Русе - Гюргево. За Русе изграждането на интермодален терминал Русе е най-важният обект, докато в Плевен най-важният обект е изграждането на жп линия Видин - Мездра - София, следван от интермодалния терминал във Видин. В Русе като втори по важност са два обекта: Автоматострала „Хемус“ и Нов мост при Русе - Гюргево. На трето място в Плевен определят обекта „скоростен път Видин - Ботевград“, докато в Русе това е „жп връзка Русе - Каспичан - Синдел“. Различията са съвсем обективни от гледна точка на регионалната принадлежност на анкетираните.

**Фигура 8. Прилагането на кои мерки би довело до подобряване на интермодалността в България?**



Според анкетираните най-важната мярка за подобряване на интермодалността в България е „повишаване степента на активност на държавните власти“, а на второ място е посочен отговора „повишаване степента на активност на местните власти“. „Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“ и „промени в нормативната

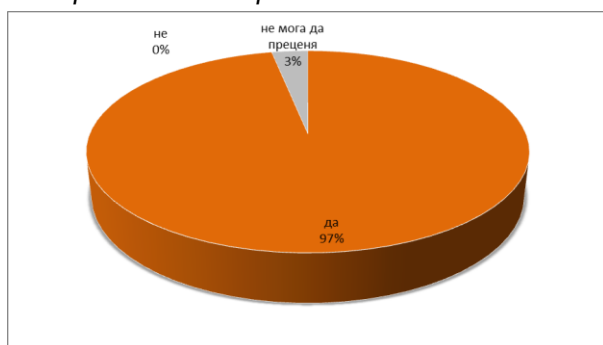




уредба“ са отговори получили равен брой точки по оценката за „най-висока степен на значимост“. Критерият „облекчаване на административната тежест“ е получил най-много гласове по критерия „ниска степен на значимост“. Това означава, че към момента съществуват условия за осъществяване на интермодалността в транспорта, но очакванията на заинтересованите страни е изразяването на силна политическа воля и активни действия от страна на държавната и местната власт. И в двата града Русе и Плевен анкетираните посочват като водеща мярката „повишаване степента на активност на държавните власти“. Във Видин на второ място е „повишаване степента на активност на местните власти“, докато в Русе са избрани две мерки: „единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“ и „промени в нормативната уредба“.

### Роля на АДО „Дунав“ за подобряване на състоянието на интермодалните връзки

Фигура 9. Смятате ли, че Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ би допринесла за подобряване на състоянието на интермодалните връзки?



Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ е натоварена с висока степен на обществено очакване и доверие за ролята, която би могла да изиграе за подобряване състоянието на интермодалните връзки. Този резултат дава ясна картина за разпознаемостта на асоциацията като двигател за намиране на устойчиви решения. Само 1 анкетиран е отговорил с „не мога да преценя“.

Изхождайки от профила на заинтересованите страни е видно, че АДО „Дунав“ се ползва с доверието и на администрацията, на частния бизнес, на академичните среди, неправителствените организации, които виждат в нейно лице субект, който може да допринесе за подобряване на състоянието на интермодалните връзки. АДО „Дунав“ според оценката има реалните шансове да се превърне в основен медиатор по темата и да работи за постигането на обществен консенсус по спорни въпроси, отнасящи се развитието на региона.