



ПРИЛОЖЕНИЕ 8.1.

Допринася за постигане 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

ПРИЛОЖЕНИЕ 8.1. ДОКУМЕНТИ ОТ ИЗСЛЕДВАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИНТЕГРИРАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДВЕТЕ ПРОУЧВАНИЯ И ПРОВЕДЕНИТЕ КРЪГЛИ МАСИ

в изпълнение на под-дейност 8.1.

Изследване на резултатите от интегриране на резултатите от двете проучвания и проведените кръгли маси

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“



Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ	3
Приложение 8.1.1. Подробен протокол	4
Приложение 8.1.2. Доклад с резултати от анкетните проучвания	8
1. Въведение	8
2. Метод на изследване	8
3. Представителство на заинтересованите страни	9
4. Състояние и развитие на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион	13
5. Мрежа от интермодални връзки/възли в българската част на трансграничния регион Румъния - България	15
6. Роля на АДО „Дунав“ за подобряване на състоянието на интермодалните връзки	18



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 8.1. Изследване на резултатите от интегриране на резултатите от двете проучвания и проведените кръгли маси 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 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 ТЕН-Т мрежата.

Чрез систематизираната информация с препоръки, коментари, становища и обработените анкетни карти бе подпомогната работата на консултанта при изпълнение на Дейност 8. Разработване на варианти за оптимизиране на използването на ТЕН-Т мрежата. Чрез използвания инструментариум бе създадена базова информация за приоритизирането от страна на участниците на възможните варианти за оптимизиране на използването на ТЕН-Т Мрежата в трансграничния регион Румъния - България чрез укрепване на интермодалните връзки.

От изпълнението на под-дейност 8.1. са генерирани следните 2 документа:

Приложение 8.1.1. Подробен протокол

Приложение 8.1.2. Доклад с резултати от анкетните проучвания



Приложение 8.1.1. Подробен протокол



ПОДРОБЕН ПРОТОКОЛ

от кръгли маси за обществено и експертно обсъждане на предварително проучване 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 настоящия протокол е систематизирана информацията от проведените четири кръгли маси в рамките на проекта.

проблем	предложение
Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт	Инициране на промени, свързани с: <ul style="list-style-type: none"> Облекчаване на административната тежест в областта на изграждането, поддръжката и ползването на интермодалните транспортни терминали и връзки; Създаване и унифициране на подзаконова нормативна уредба, във връзка с прилагането на горепосочените регламенти на ЕС; Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица; Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки;
Ограничен достъп до пристанищни услуги на потребителите	Промени в Закона за концесиите и в начина на прилагането му по отношение на пристанищните оператори: <ul style="list-style-type: none"> Осигуряване равнопоставен достъп до пристанищни услуги за всички потребители от оператора-концесионер, за да се осигури възможност за прилагане на интермодални и мултимодални схеми; ЗК да ограничи пристанищните оператори-концесионери, до извършване на следните услуги: претоварни операции, складиране, евентуално преупаковане на товарите;
Институционално съпротивление	Намаляване на институционалното съпротивление чрез: <ul style="list-style-type: none"> Въвеждане на гъвкаво работното време на институциите, имащи отношение към транспорта. Промяна в тарифата за обработка на документите за преминаване (цените са



	<p>необосновано високи);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Публикуване редовно на актуална информация он-лайн; • Съкращаване на времето за обработка на товари при интермодалния и мултимодалния трафик
Недостатъчно ефективна комуникация между централната и местна власт и заинтересованите страни	<ul style="list-style-type: none"> • Синхронизация на работата на местната и централната власт; • Повишаване степента на активност на местните власти за привличане на външни инвеститори; • Активно участие на представители на заинтересованите страни в процеса на планиране, изпълнение и мониторинг на политики и стратегически документи; • Провеждане на допитване/ дискусии/ обсъждане при определяне на местата за интермодални връзки/ възли с местната общност с цел постигане на консенсус и подкрепа за реализиране на мащабни инвестиционни проекти;
Влошаване експлоатационните качества на съществуващата транспортна инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища); • Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт; • Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот; • Проучване възможностите за възобновяване дейността на летище Видин и летище Силистра;
Липсата на баланс между различните видове транспорт, като прекомерно се използва пътния транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • Подобряване свързаността в трансграничния регион между четирите вида транспорт, осигуряващи възможност за придвижване. • Подобряване свързаността чрез изграждане на мостове при: Силистра - Кълъраш; Никопол - Турно Мъгуреле; модернизацията на моста Русе - Гюргево и изграждането на един втори дублиращ мост. • Приоритетно насочване на инвестиции за изграждането на железопътната инфраструктура по Коридор №4 (Калафат/Видин - София -/Кулата - Солун/-Свиленград - Истанбул); • Изграждането на жп линията Видин - Медковец. • Изграждането на жп връзка Русе - Варна.

2

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



<i>Ниска пропускателна способност на река Дунав в рамките на трансграничния регион</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Цивилизоване на река Дунав в обхвата на трансграничния регион, с управляем отток на водите целогодишно и с покриване на основни изисквания за товаропоток и пътничкопоток; • Разработване на устойчиви решения за управление на водното ниво; • Информационно обезпечаване - достатъчна и навременна информация за корабоплавателите; • Разработване на комплексни проекти, които имат принос към цялата транспортна индустрия;
<i>Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите; • Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт; • Изграждане на инфраструктура за интермодален и мултимодален транспорт; • Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали; • Изграждане на интермодални терминали в Русе и Видин; • Оптимизиране на логистичните вериги чрез инвестиране в технологично проектиране;
<i>Неефективно използване на съществуващия капацитет за интермодален и мултимодален транспорт</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Въвеждане на стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт; • Увеличаване на транзитния трафик по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия; • Пълноценно използване капацитета на речните пристанища;
<i>Недобре развит на комбиниран транспорт в България</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Привличане на транзитни потоци чрез съвместни действия на политическо ниво и на ниво заинтересовани страни (оператори, спедитори и др.); • Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция; • Преодоляване на съществуващите ограничения от страна на операторите на пристанищата и прилагане на принципите на партньорство; • Профилиране на българските речни

3

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



	<p>пристанища в определена група товари или в определена транспортна технология.</p> <ul style="list-style-type: none"> Приоритетно развитие на товарния транспорт, имащ пряк ефект върху подобряване икономическото състояние на региона;
Недостиг на модерни и информационни системи	<ul style="list-style-type: none"> Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS); Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки); Надграждане на функциониращите информационни системи по река Дунав за подобряване комуникацията помежду им; Изготвяне на проект за трансграничната свързаност на информационните комуникации и въвеждането на широколентов интернет между България, Румъния и Сърбия.
Липса на единодействие между България и Румъния в политиката за развитие на транспортната инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Създаване на обща стратегия за общо презентиране на трансграничния регион Румъния - България; Разработване на съвместни инфраструктурни проекти; Организиране участието на заинтересованите страни обсъждания за създаване на ефективна обща българо-румънска политика в областта на транспорта; Създаване на международен кластер за развитие на транспорта, с възможност за финансиране от Дунавската стратегия за развитие, за привличането на ресурси за развитие на региона;
Далечен времеви хоризонт за реализиране на инвестиционни проекти	<ul style="list-style-type: none"> В периода до 2030 г. да се изготвят предварителни проучвания, инвестиционни проекти, необходимите стратегически документи, за да има готовност за получаване на финансиране от ЕС; Привличане на частни инвеститори за реализиране на проекти;

Изготвил протокола:
Кузман Генов,
Ключов експерт
ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“



Приложение 8.1.2. Доклад с резултати от анкетните проучвания

1. Въведение

Настоящият Доклад е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 8.1. Изследване на резултатите от интегриране на резултатите от двете проучвания и проведените кръгли маси 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“.

Настоящият доклад представя обобщаване на резултатите от обсъжданията по време на проведените кръгли маси в България: 20.06.2017 г. в град Русе и на 22.06.2017 г. в град Плевен, в които взеха участие експерти от екипа на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“. Анкетните карти са свързани само с обектите от българската част на трансграничния регион. 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 ТЕН-Т мрежата.

Настоящият доклад е разработен в изпълнение 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 ТЕН-Т мрежата.

2. Метод на изследване

Основна цел на проучването: консултиране със заинтересованите страни на 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.

Вид изследване: количествено изследване;

Метод за събиране на данни: анкетно проучване;

Целеви групи: представители на заинтересованите страни, участващи в кръглите маси в България;

Обхват на изследването: българската част от трансграничния регион;

Период на изследването: юни 2017 година;

Брой участници в изследването: 32 души (15 от кръглата маса във Русе и 17 от кръглата маса в Плевен);

Анкетна карта: книжен носител;

Начин на разпространение на анкетната карта: по време на кръгли маси, организирани в рамките на проекта.

3. 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

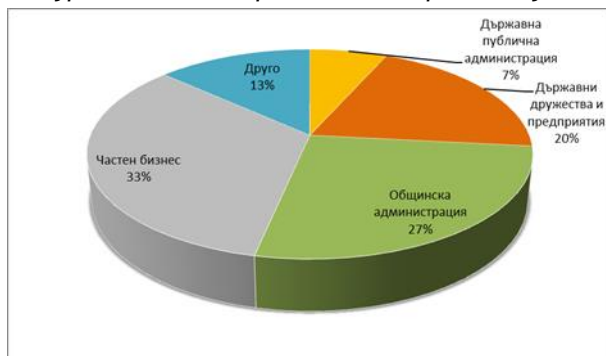


Най-силен интерес бе проявен от представителите на общинската администрация, които формираха 25% от участниците; следвани от представителите на частния бизнес - 22%. Силно представителство имаха държавните дружества и предприятия - 19% и държавната публична администрация - 15%. В групата на други са 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 използването на TEN-T мрежата в трансграничния район чрез укрепване на интермодалните връзки.



Фигура 1.1. Отговори на анкетирани в Русе



Фигура 1.2. Отговори на анкетирани в Плевен



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.

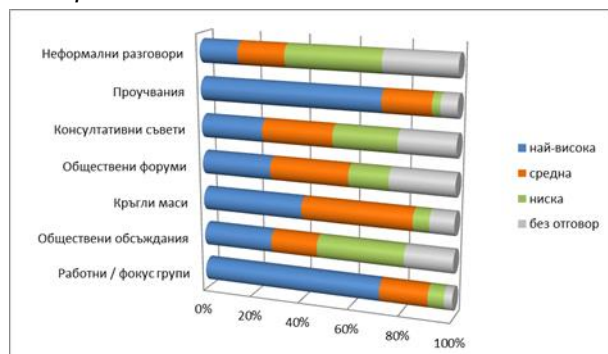
Сравнително слабо бе участието на частния бизнес (12%) в сравнение с Русе, но това е напълно обяснимо от гледна точка местоположението на град Плевен и отстоянието му от река Дунав.

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.

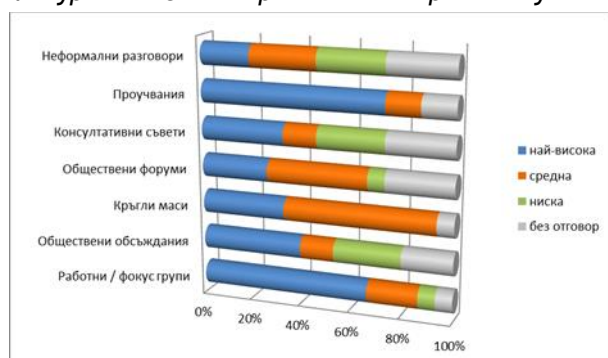


Фигура 2. Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?

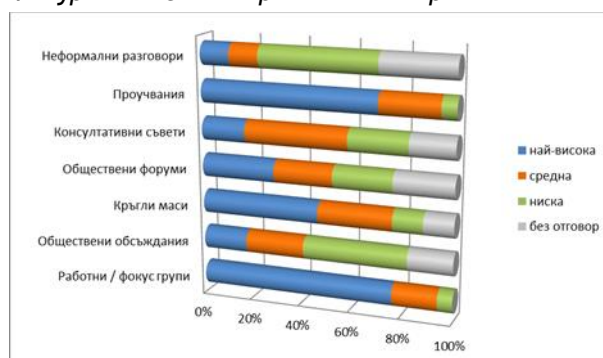


От представените резултати е видно, че като най-ефективни форми за включване на заинтересованите страни са: работни / фокус-групи и проучвания (72% са избрали оценката „най-висока“, 19% са избрани оценка „средна степен на значимост“). На следващо място са посочени кръглите маси и обществените форуми.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

Фигура 2.1. Отговори на анкетираните в Русе



Фигура 2.2. Отговори на анкетираните в Плевен



В Русе най-предпочитаната форма за включване на заинтересованите страни са проучванията, следвани от работни/ фокус групи. Общественият 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.

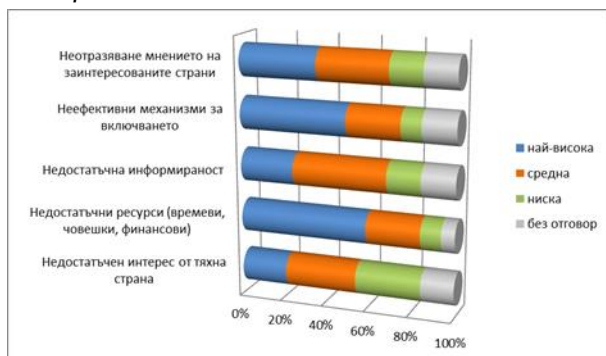
Прави впечатление, че голяма част от участниците и в Русе и в Плевен са оставили без отговор възможността за участие в консултативни съвети, което е една възможност да се работи в посока тяхното създаване при формиране на политики.

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



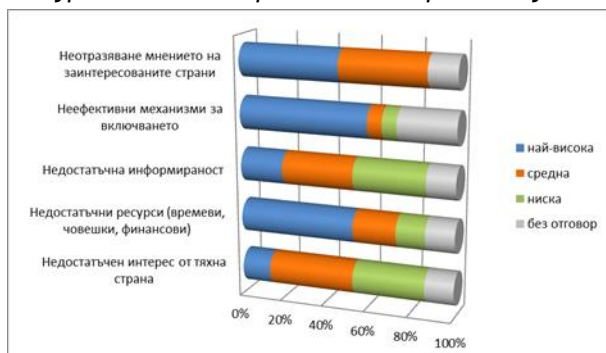
планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността (въпрос 4).

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

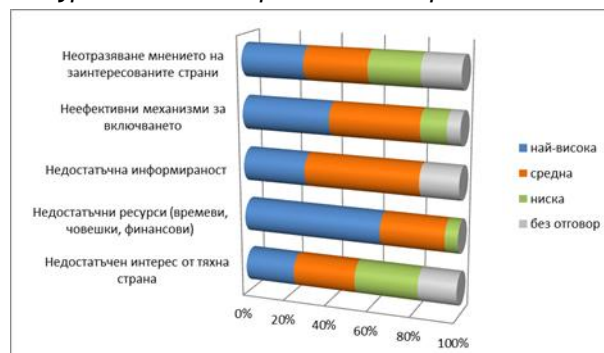


Според анкетиранияте представители, основните фактори, обуславящи недостатъчна степен на включване на заинтересованите страни са Недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови); неефективни механизми за включването и неотразяване мнението на заинтересованите страни. Сред проблемите следва да бъде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

Фигура 3.1. Отговори на анкетирани в Русе



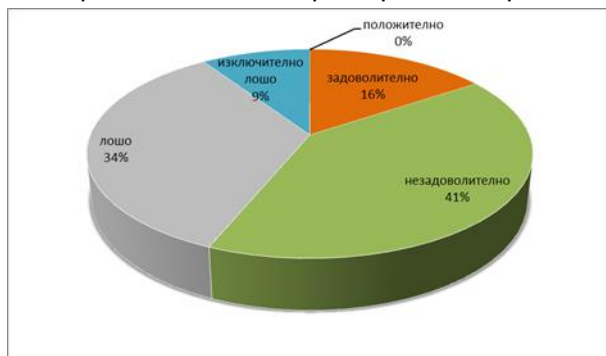
Фигура 3.2. Отговори на анкетирани в Плевен



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.

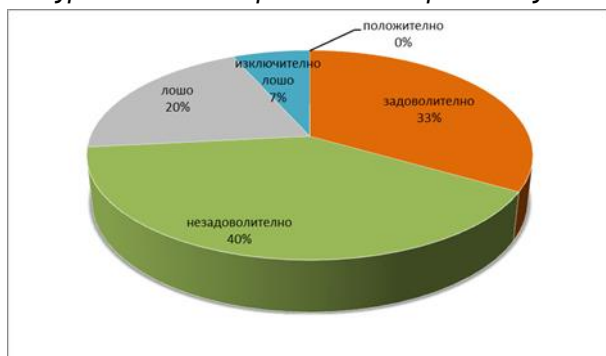
4. Състояние и развитие на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион

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

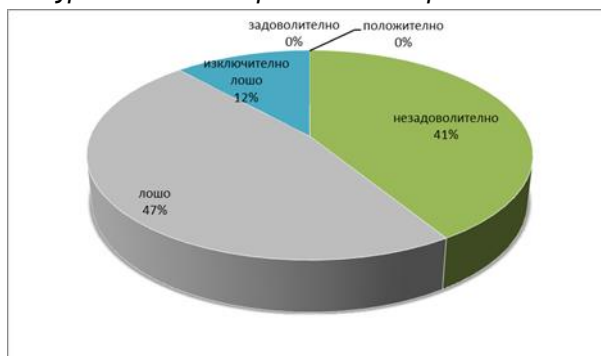


Нито един от анкетираните не е дал положителна оценка на състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион. Едва 16% определят като задоволително. Всички отговори са с негативна оценка, като 9% избират отговора „изключително лошо“, 34 % - „лошо“ и 41% - „незадоволително“.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

Фигура 4.1. Отговори на анкетираните в Русе



Фигура 4.2. Отговори на анкетираните в Плевен



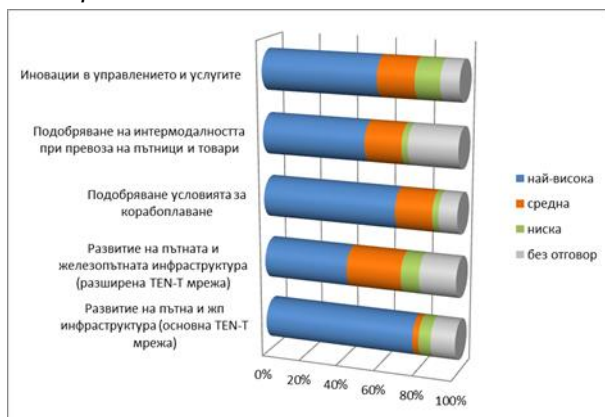
В Русе 33% от анкетираните определят състоянието като „задоволително“, докато в Плевен нито един от респондентите не е избрал този отговор, което е съществена разлика между представителите на заинтересованите страни, участвали в кръглите маси.

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.



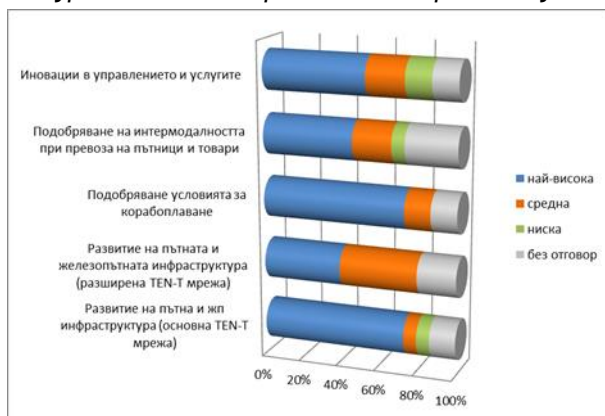
Фигура 5. Кои са възможностите за развитие на транспортната мрежа в българската част на трансграничния регион Румъния - България?



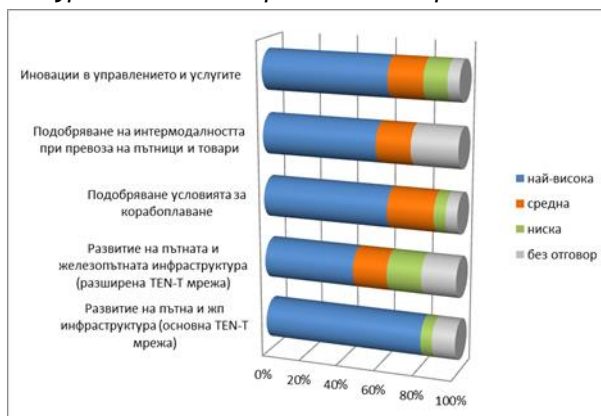
Участниците в анкетата посочват като определящи възможности за развитие на транспортната мрежа два възможни отговора: развитие на пътна и жп инфраструктура (основна TEN-T мрежа) - 78% и подобряване условията за корабоплаване - 69% от анкетираните са посочили отговора „най-висока степен на важност“. Иновации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

Фигура 5.1. Отговори на анкетираните в Русе



Фигура 5.2. Отговори на анкетираните в Плевен

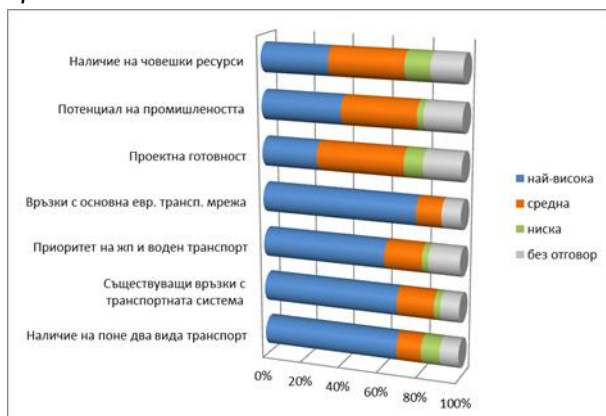


Съществена разлика между двете групи анкетираните е, че в Русе на отговора „развитие на пътната и железопътната инфраструктура“ (разширена TEN-T мрежа) няма посочена възможността за оценка с „ниска степен на значимост“, докато в Плевен този отговор събира 9%. Такива са резултатите и при отговора на въпроса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



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

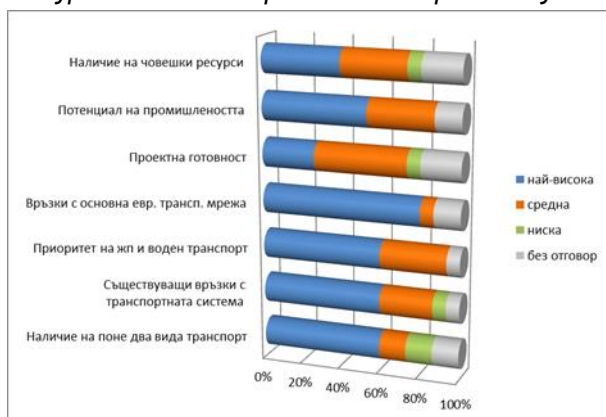
Фигура 6. Моля степенувайте по важност условия на които трябва да отговаря определянето на интермодалните връзки/възли!



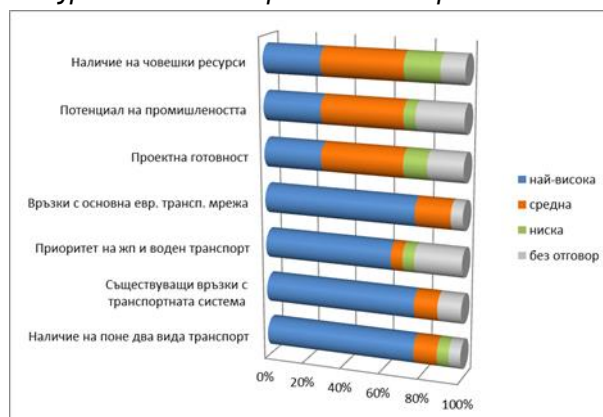
Най-важният критерий за определянето на интермодалните връзки/възли е „Връзки с основната европейска транспортна мрежа“, посочен на първо място от 78% от анкетираните в скалата на възможните оценки. На второ място са посочени отговорите „съществуващи връзки с транспортната система“ и „наличие на поне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

Фигура 6.1. Отговори на анкетираните в Русе



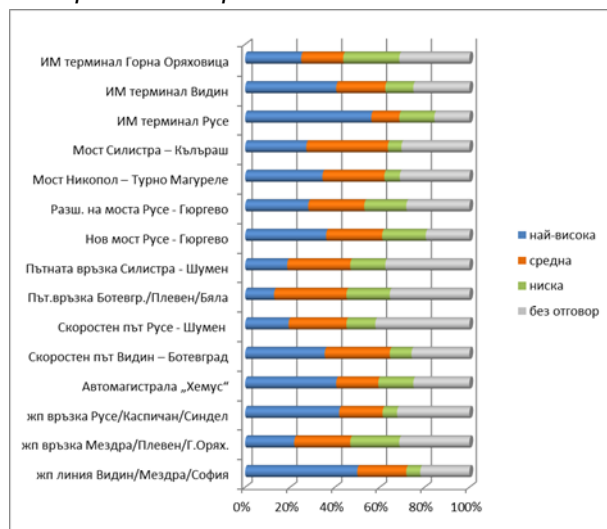
Фигура 6.2. Отговори на анкетираните в Плевен



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?



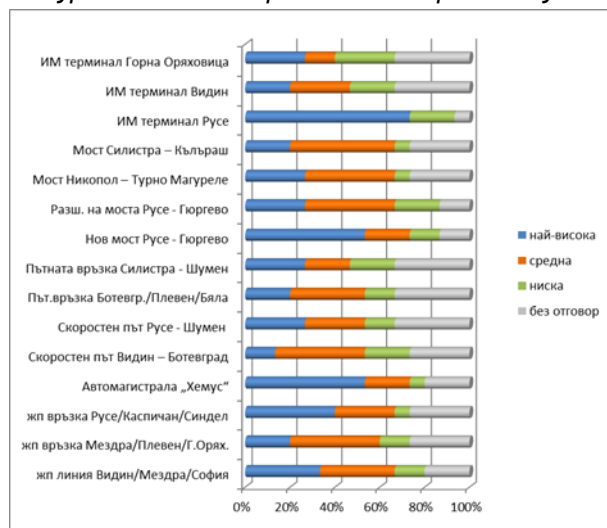
Изграждане на интермодален терминал Русе е обектът е определен от най-голям брой участници с „най-висока степен на значимост“ за включване в мрежата от интермодални връзки.

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

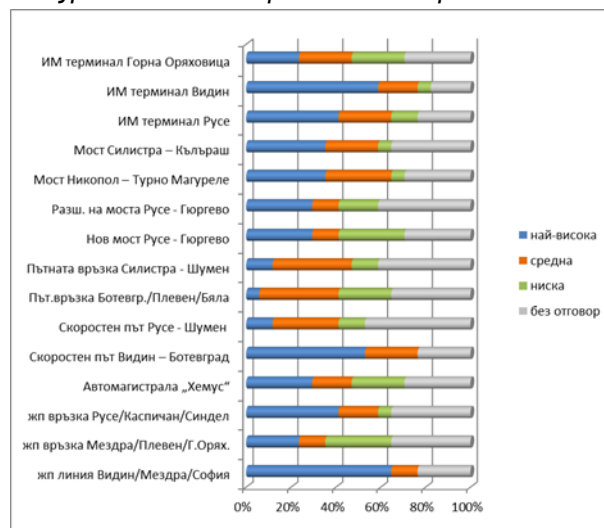
ред: Русе, Видин, Горна Оряховица.

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 Магуреле; 3. Нов мост при Силистра - Кълраш и Разширение на моста при Русе - Гюргево.

Фигура 7.1. Отговори на анкетираните в Русе



Фигура 7.2. Отговори на анкетираните в Плевен

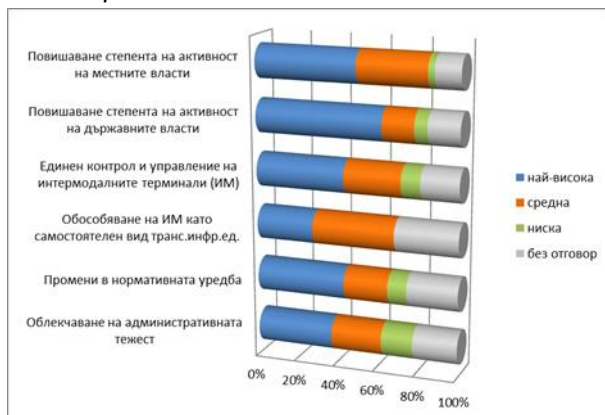


За Русе изграждането на интермодален терминал Русе е най-важният обект, докато в Плевен най-важният обект е изграждането на жп линия Видин - Мездра - София, следван от интермодалния терминал във Видин. В Русе като



втори по важност са два обекта: Автомагистрала „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.

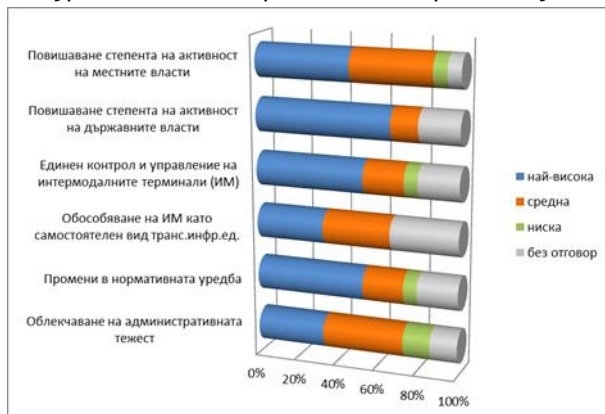
Фигура 8. Прилагането на кои мерки би довело до подобряване на интермодалността в България?



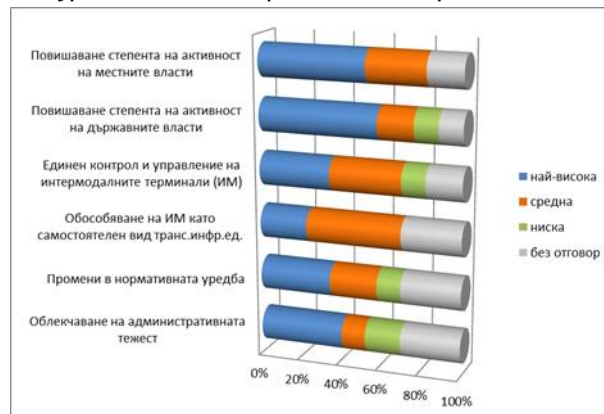
Според анкетираните най-важната мярка за подобряване на интермодалността в България е „повишаване степента на активност на държавните власти“, а на второ място е посочен отговора „повишаване степента на активност на местните власти“. „Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“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

Фигура 8.1. Отговори на анкетираните в Русе



Фигура 8.2. Отговори на анкетираните в Плевен

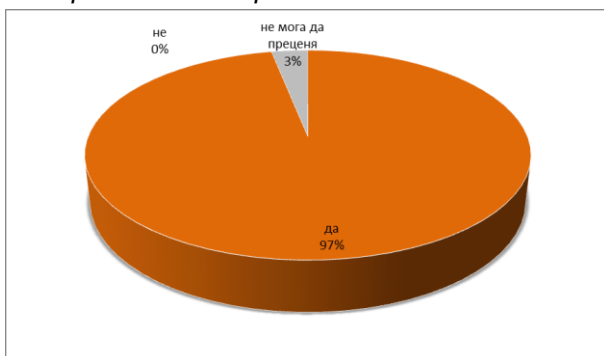


И в двата града Русе и Плевен анкетираните посочват като водеща мярката „повишаване степента на активност на държавните власти“. Във Видин на второ място е „повишаване степента на активност на местните власти“, докато в Русе са избрани две мерки: „единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“ и „промени в нормативната уредба“.

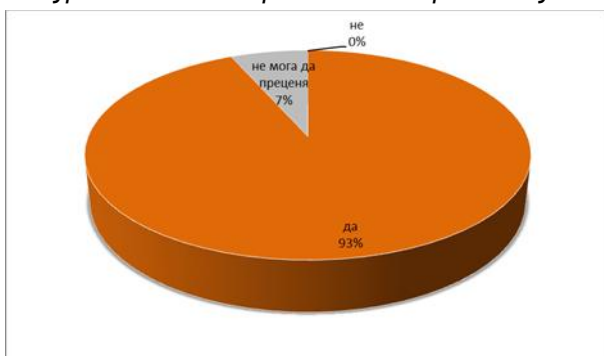


6. Роля на АДО „Дунав“ за подобряване на състоянието на интермодалните връзки

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

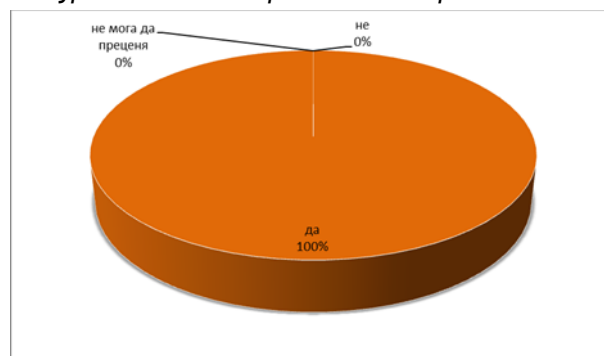


Фигура 9.1. Отговори на анкетирани в Русе



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“.

Фигура 9.2. Отговори на анкетирани в Плевен



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.