

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТИ НА
РЕГИОНАЛНИ ПЛАНОВЕ ЗА РАЗВИТИЕ НА РАЙОНИТЕ ОТ НИВО 2 ЗА
ПЕРИОДА 2014-2020 Г.**

Коментар	Автор	Дата
-----------------	--------------	-------------

Становище на сдружение "Екофорум за устойчиво развитие" - част 1СДРУЖЕНИЕ „ЕКОФОРУМ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ” София 1000, п.к. 972 тел. 088/ 702 02 02, 088/ 885 47 43 ел. поща: info@esd-bg.org Интернет: www.esd-bg.org регистрация: ф.д. 2482/91-СГС идент. №: 000647710Изх. № 195 / 11.07.2013 г.Дог-жа Десислава ТерзиеваМинистър на регионалното развитиеСТАНОВИЩЕОтносно: проекти на регионални планове за развитие на районите от ниво 2 за периода 2014-2020 г.Уважаема г-жо Министър,Представяме на Вашето внимание становище по повод общественото обсъждане на проектите на регионални планове за развитие на районите от ниво 2 за периода 2014-2020 г. I. Относно проект на регионален план за развитие на Северозападен район:Политика по околна среда в района е необходимо да обърне допълнително внимание за съхранение на речните екосистеми и възстановяване, където е възможно, на някои пресушени меандри. В допълнение, продължават случаите на замърсяване на река Огоста основно от източници в гр. Враца и гр. Монтана. След вливането на р. Ботуня са налице изменения в речните екосистеми, свързани с „цъфтеж” на висша водна растителност, което налага през новия програмен период допълнителни мерки за предотвратяване на промишлени и битови замърсявания.Екологичните загуби от откъсването на меандри и пресушаване на заливаеми тераси се измерват не само със загубата на заливаеми гори и влажни зони. Изградените в миналото хидротехнически съоръжения са довели до увеличаване на скоростта на водата и скъсяване теченията на реките в района. Намаляла е способността за естествено водозадържане и буферизиране на водни обеми при високи води, а се е увеличила ерозията и вдълбаването на речните корита. Това налага през новия период да се планират допълнителни мерки за мониторинг на водите в района. II. Относно проект на регионален план за развитие на Северен централен район:Сред приоритетните дейности за развитие на района през следващия период препоръчваме развитието на екологичен, земеделски и културен туризъм, подобрене на пътната инфраструктура, и повишаване на квалификацията и качеството на образованието и обучението. Както е посочено и в самият план, районът е сред тези, с най-ниски показатели за социално-икономическо развитие в

Илиян
Пламенов

12.07.2013

СтановищеСДРУЖЕНИ	Илиян Пламенов	11.07.2013
Становище на сдружение "Екофорум за устойчиво развитие"Коментар	Илиян Пламенов	11.07.2013

Становище за Североизточен район

За преодоляване на изброените проблеми в транспортния сектор заложи за пореден път в поредния стратегически документ предлагаме следните мерки и дейности:

1. Да се извърши оценка на замърсяването и емисиите от автомобилен транспорт генериран през туристическия сезон която да се добави към документа;
2. Да се разгледат алтернативни по-екологични форми и схеми за транспорт които да намалят дела на автомобилния транспорт:
 - Да се извърши предпроектно проучване на линейна връзка по оста на урбанизация Бургас-Варна-Балчик-Каварна-Шабла за осигуряването на ефективен, сигурен, безопасен и екологичен транспортен коридор (или съвкупност от няколко линии) в най-натоварените туристически зони. Проучването трябва да включва различни варианти – от стандартна ЖП линия, през теснолинейна, тип „леко метро“ и трамвай;
 - Това предпроектно проучване да бъде конкурентно оценено в рамките на настоящия документ като алтернатива на автомагистрала „Черно море“ и скоростен път Варна-Шабла-Дуранкулак;
 - Да се извърши предпроектно проучване за линейна връзка за пътници и товари от/до летище Варна с центъра на града и пристанищния комплекс;
 - При рехабилитация на съществуващи пътища в поне в туристическите зони в близост до морския бряг задължително да се включва платно за велосипеден транспорт;
3. Индикатора на стр. 80 „Рехабилитирана/реконструирана пътна мрежа с регионално и местно значение в км“ няма никакво отношение към обществото като потребител на обществена услуга. Така предложен индикатора има значение само за строителните компании чиито услуги се заплащат на км. Предлагаме следните индикатори за измеримост на стратегическите цели:
 - Изменение съотношението на пътническият транспорт изразен чрез процентен дял на всеки вид транспорт изразен в км/ на пътник

Аргументация: Разделението по видове транспорт е ключов индикатор ориентиран към резултат. Желания резултат към края на 2020 е намаление на пътниците използващи лични автомобили и превес на обществените нисковъглеродни форми на транспорт. Данните са налични на европейско и национално ниво.

- Принос на нова, рехабилитирана и модернизирана пътна и ЖП инфраструктура за намаляване на емисиите на

Даниел Попов

11.07.2013

Северен централен район Институциите, въз основа на чиито данни се взимат управленски решения трябва да бъдат изградени на база на европейската класификация за регионите. Така например според НАП Русе, Разград и Силистра е в Североизточен район, според Агенция по заетостта Северен централен; а според Европейската класификация - Северен централен Така например, Видин, Враца, Монтана според НАП в Северен централен, според Агенцията по заетостта в Северозападен район попада в ТД на НАП Велико Търново,. По такъв начин регистрираните трудови договори се отчитат към ТД -тата, където са попаднали незнайно защо въпросните населени места, а безработицата се следи в Регионалните агенции по заетостта, съответно в Русе, Разград или другаде. Считам, че данните, генерирани от отделните институции следва да бъдат съпоставими във всеки един момент с цел да се избегне изкривяване. От друга страна по примерните проекти за развитие на Северен централен район, считам, че за да се създаде интегритет със северната съседка следва всички населени места от Района по река Дунав приоритетно да се включи в учебната програма на училищата и като допълнителна възможност за учене на румънски език, т.е. населението трябва да може да се разбира помежду си, за да може да се интегрира, да се търсят бизнес партньорства и др. По неофициални данни Букурещ е почти 5 милиона население, това са потенциални партньори и клиенти и да се пренебрегва това е липса на далновидност. Факт е, че дори Русенски университет и неговите филиали не предлагат такова обучение. Специализирано обучение по румънски език следва да се въведе и в специализираните администрации /като приходната и митници/, с оглед на факта, че все повече румънски фирми имат адресна регистрация в градове от Северен централен район. Като критерий на обучаващите фирми е обучението да се извършва от филолози, защото в настоящия момент по програмите на Агенцията по заетостта обучението се осъществява от хора, които нямат филологично образование и педагогическа правоспособност, нивото на владеене на езика е улично. За летище Русе - закъсняваме ужасно много. Летището в Букурещ се задъхва и не може да поеме пътничко потока. От миналата година Букурещ строи с ускорени темпове второ летище, а това в

Мариана
Иванова

01.07.2013