

С П Р А В К А

за отразяване на постъпилите предложения и становища по проект на Националната концепция за регионално и пространствено развитие 2026-2040 г. от представянето му пред Съвета по регионална политика към министъра на регионалното развитие

Съвет за регионална политика			
Коментари и бележки от Дирекция „Управление на териториалното сътрудничество“, МРРБ получени в етап на провеждане на неписъствена процедура по електронна поща	<p>Относно: Проекта на документ в неговата цялост</p> <p>I: Във Въведение (Стр.1). Липсва яснота дали документът се основава на интегрирания подход за териториално/ регионално/пространствено развитие, той като същия се споменава само във въведението на концепцията.</p> <p>Тъй като интегрирания подход за териториално развитие е основополагащ се както за функционалните зони, така и като модел за управление на териториите, на които страните членни от ЕС стъпват, предлагаме същият да бъде по-задълбочено засегнат и анализиран в документа.</p>	Приема се	Приема се по принцип. Съгласно ЗРР, Интегрираният териториален подход ще бъде разгледан по-задълбочено в ИТСП за следващия програмен период.

	<p>2. На стр. 6, точка: Националните и регионални планове за партньорство (НРПП/NRPP) са споменати еднократно в документа – в раздела за МФР 2028–2034 в Глава I Въведение. В останалите части на документа липсва яснота относно конкретната роля на НКРПР при подготовката на НРПП; относно начина, по който приоритетите на НКРПР се транспонират в националната, секторните и регионалните глави на НРПП; липсва отговорния координиращ орган и съответните срокове за подготовка; както и връзката между отделните Interreg планове и Раздел VI.6 на НКРПР.</p> <p>Предлагаме документът да се допълни с отделен текст или подточка, която ясно регламентира ролята на НКРПР в процеса по подготовка на НРПП, включително механизма за координация, сроковете и връзките с другите стратегически и програмни документи (вкл. Interreg)</p>	<p>Приема се за сведение</p>	<p>Приема се за сведение. Към момента наличната информация, с която се разполага екипа по изготвянето на документа, позволява само това косвено отразяване на процеса по подготовка на НРПП.</p>
	<p>3. Място на НКРПР в системата от стратегически документи (Стр. 3 -</p>	<p>Приема се частично</p>	<p>Приема се частично, разделът се допълва с позоваване на Доклада на Марио Драги като стратегическа рамка,</p>

	<p>10): Липсва позоваване на Доклада за бъдещето на европейската конкурентоспособност от септември 2024 г. (The Future of European Competitiveness), който представлява съществена аналитична и стратегическа отправна точка на европейско ниво. Докладът адресира пряко теми като регионална конкурентоспособност, инвестиционен дефицит и бъдещето на кохезионната политика, които са в обхвата на НКРПР, както и предлага конкретни измерители (напр. патентна активност, дял на износа с висока добавена стойност, скорост на технологично разпространение).</p> <p>Предлагаме разделът да се допълни с изрично позоваване на Доклада на Марио Драги като стратегическа рамка, релевантна за позиционирането на НКРПР в европейски контекст. Също така предлагаме да се обмисли интегриране на част от предложените в доклада индикатори за регионална</p>		<p>релевантна за позиционирането на НКРПР в европейски контекст. Относно интегриране на индикатори, предложението не се приема на този етап, но ще се вземат предвид при изработването на новите ИТСР.</p>
--	--	--	--

	<p>конкурентоспособност при формулиране на аналитичната и индикаторната рамка на НКРПР.</p>		
	<p>4. Транспортна и техническа инфраструктура: 7.1. Транспортна инфраструктура</p> <p><i>(Стр. 71 – 73): относно тест: “... На територията на Р. България в основната TEN-T мрежа са включени:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>направленията на коридорите от основната TEN-T мрежа на ЕС:</i> <p><i>1) „Рейнско-Дунавски” (вътрешноводен път р. Дунав, с пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе) и</i></p> <p><i>2) „Ориент/Източно-Средиземноморски” (железопътно и пътно трасе по направленията Видин–София–Кулата и София–Пловдив–Бургас/Свиленград (турска граница);</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>железопътните направления “София–Горна Оряховица”, “Русе–Димитровград”, “София–сръбска граница” и “София северномакедонска граница”;</i> <p><i>пътното направление София–Велико Търново–Русе–Букурещ, както и пътното направление Русе–Велико Търново–Стара Загора–Димитровград–АМ “Марица”..“</i></p> <p>Допълнение с актуална информация за съществуващите трасета и стратегически проекти за развитие на Коридор VIII:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ЖП връзка с Република Македония: Направление София 	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са променени според препоръката.</p>

	<p>– Радомир – Кюстендил – Гюешево – Република Северна Македония (информация от МТС)</p> <p>Автомогистрала „Рила“ (Дупница – Самоков – Ихтиман връзка между коридор 4 и коридор 8) – програма на АПИ.</p> <p>С оглед установената практика в официалните документи да се избягват производни прилагателни като <i>северномакедонска (граница)</i>, да се изпише пълното име на държавата Република Северна Македония.</p>		
	<p>5. В III. Предизвикателства и потенциали за развитие на Националното пространство, 2.4. Транспортна политика (Стр. 128 - 131): “Предлагаме да се допълни със:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Стратегическо развитие на Коридор VIII – Развитие и модернизиране на граничната инфраструктура на ГКПП на външните граници на ЕС. (съгласно РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/1679 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 13 юни 2024 година - https://eur- 	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.</p>

	<p>lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679)</p> <p>В Глава VI. Развитие на националното пространство, 3. Транспортни и инфраструктурни коридори, стр. 259 – 261, включително във фигурите на Транспортна инфраструктура с национално и регионално значение - пътната и железопътната мрежа е отразено стратегическото развитието на Коридор VIII, което предполага да има съответстваща информация в аналитичната част.“</p>		
	<p>6. Пространствени модели (Стр. 160) и 1.1.5. Определяне и развитие на функционалните зони (неформални райони) като инструменти за балансиране на пространственото развитие (Стр. 200): Перспективата за трансгранична координация е слабо засегната в концепцията, като предлагаме да се включи по-задълбочен анализ на развитието на територията с оглед на връзките и взаимодействието със съседните държави.</p>	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са допълнени с анализ за идентифициране и обособяване на реални функционални зони, базирани на общи характеристики и взаимодействия със съседни региони.</p>

	<p>В допълнение липсва ясно и последователно разглеждане на трансграничното сътрудничество и функционалните зони като ключови елементи на съвременното пространствено развитие, като те са представени фрагментарно и предимно теоретично.</p> <p>Предлагаме да се анализира подхода за идентифициране и обособяване на реални функционални зони, базирани на общи характеристики и взаимодействия със съседни региони, които да служат като стратегическа рамка (policy and strategic framework) за дългосрочно териториално развитие.</p>		
	<p>7. По т.5. Неформални райони със специфични характеристики, проблеми и потенциали, (Стр. 287): Относно текста: „...През новия програмен период фокусът се поставя върху активното участие на България в Interreg NEXT Black Sea Basin Programme 2021–2027, която обединява страните от региона в усилията им за иновативно, зелено и устойчиво развитие.“</p>	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.</p>

	<p>През програмен период 2028-2034 г. фокусът на териториалното сътрудничество в Черноморското крайбрежие по линия на програми Интеррег се поставя върху активното участие на България в програмата за транснационално сътрудничество „Черноморски басейн“, която обединява страните от региона в усилията им за иновативно, зелено и устойчиво развитие.</p>		
	<p>8. <i>На (Стр. 289) относно текста: „...В рамките на Националната концепция за пространствено и регионално развитие 2026–2040 като гранични се определят 43 общини със сухоземна държавна граница, без включване на Дунавските и Черноморските, за да се избегне териториално дублиране. Сред тях единствен Благоевград е класифициран като център от второ йерархично ниво, поради своето регионално значение, географско положение и</i></p>	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.</p>

	<p>предоставяне на надобщици услуги. ..“</p> <p>Предлагаме допълнително уточнение относно това дали в 43-те общини са включени общините със сухоземна държавна граница между Румъния и България, част от географския обхват на програмата за трансгранично сътрудничество България Румъния. В тази връзка в случай те са предмет на анализа по т. 5.2 „Гранични територии“, информация на стр. 290 да се допълни с програма Интеррег Румъния-България, която липсва.</p>		
	<p>9. В Зони за трансгранично, транснационално и междурегионално сътрудничество (Стр. 310 – 311):”... Черноморска зона на сътрудничество (България – страни от Черноморския басейн) Акцент върху развитие на „синята икономика“, крайбрежна инфраструктура, управление на морската среда и устойчиво използване на ресурсите чрез сътрудничество в рамките на програмата Interreg NEXT Black Sea Basin.</p> <p>Инструменти и програми За реализиране на пространствената интеграция и трансграничното</p>	<p>Приема се</p>	<p>Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.</p>

	<p>сътрудничество ще се използва комбинация от европейски, национални и местни инструменти, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Програми INTERREG (VI-A, VI-B, VI-C) – за сътрудничество с Румъния, Сърбия, Северна Македония, Гърция и Турция; ▪ Interreg Europe – за междурегионални проекти в рамките на ЕС; ▪ Interreg NEXT Black Sea Basin – за партньорства и устойчиво развитие на черноморските територии; ▪ Integrated Territorial Investments (ITI) – за комплексни трансгранични проекти с обвързано финансиране от няколко източника; ▪ Community-Led Local Development (CLLD) – за стимулиране на местни инициативи в граничните райони; ▪ Connecting Europe Facility (CEF) – за развитие на TEN-T инфраструктура и дигитални коридори; <p>IPA III и NDICI – за сътрудничество с държави извън ЕС...”</p> <p>Цитираните програми за териториално сътрудничество са за периода 2021–2027 г., с оглед на това че времевия период на НКЗПР е до 2040 и обхваща 3 програмни периода, да не се посочват имената на програмите само от първия период.</p>		
--	--	--	--

	<p>Предлагаме посочения <u>параграф да се прецизира, както следва:</u> Черноморска зона на сътрудничество (България – страни от Черноморския басейн) Акцент върху развитие на „синята икономика“, крайбрежна инфраструктура, управление на морската среда и устойчиво използване на ресурсите чрез сътрудничество в рамките на програмата INTERREG за Черноморския басейн. Инструменти и програми За реализиране на пространствената интеграция и трансграничното сътрудничество ще се използва комбинация от европейски, национални и местни инструменти, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Програми INTERREG/INTERREG IPA за трансгранично сътрудничество с Румъния и Гърция, както и със Сърбия, Северна Македония, и Турция; ▪ Програми INTERREG за междурегионално сътрудничество – Интеррег Европа, УРБАКТ, ЕСПОН; ▪ Програми INTERREG за транснационално сътрудничество – Дунавски регион, Черноморски басейн и Евро-средиземноморски басейн; ▪ Integrated Territorial Investments (ITI) – за комплексни трансгранични проекти с обвързано финансиране от няколко източника; 		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Community-Led Local Development (CLLD) – за стимулиране на местни инициативи в граничните райони; ▪ Connecting Europe Facility (CEF) – за развитие на TEN-T инфраструктура и дигитални коридори; <p>Инструменти за предприежителна помощ за сътрудничество с държави извън ЕС</p>		
	<p>9. Зони за трансгранично, транснационално и междурегионално сътрудничество (Стр. 309) Развитието на тези зони се разглежда като част от по-широкия процес на макрорегионална интеграция, в който България участва чрез Дунавската стратегия (EUSDR), Стратегията за Адриатическо-Йонийския регион (EUSAIR) и Черноморското сътрудничество.</p> <p>Предлагаме посочения параграф да се прецизира както следва: Развитието на тези зони се разглежда като част от по-широкия процес на макрорегионална интеграция, в който България участва чрез Дунавската стратегия (EUSDR), Пактът за Средиземноморието и Черноморското сътрудничество.</p>	Приема се	Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.
Дирекция „Координация на програми и проекти“, в Министерство на транспорта и	В раздел II: „Синтезиран анализ на демографското, социално-икономическото, екологичното и	Приема се	Приема се, текстовете са допълнени според препоръката.

<p>съобщенията, получени по електронна поща</p>	<p>териториално-урбанистичното състояние“, т. 7 „Транспортна и техническа инфраструктура“, е необходимо да се актуализират наименованията на европейските транспортни коридори (ЕТК), преминаващи през територията на България, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> · ЕТК „Рейн – Дунав“; · ЕТК „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“ (старо наименование Ориент/Източно-Средиземноморски); <p>Да се добави нов коридор:</p> <ul style="list-style-type: none"> · ЕТК „Балтийско море – Черно море – Егейско море“. <p>Промяна на наименованията на коридорите да се направи и в раздел VI: Развитие на националното пространство, т. 3 „Транспортни и инфраструктурни коридори“, както и да се актуализират данните в т.нар. „транспортни оси“, във връзка с новодобавения ЕКТ „Балтийско море – Черно море – Егейско море“.</p>		
--	---	--	--