



Проект CONURBANT - Всеобхватен мрежови подход за включване на европейските агломерации и други обширни области в участие в "Спогодбата на кметовете"

Договор за безвъзмездна помощ № IEE/10/380/SI2.589427 от 10.05.2011г.

2-ро местно обучение за технически, организационни и финансови изисквания и възможности за управление на процеса на енергийната ефективност

ПРЕЗЕНТАЦИЯ: НОВИ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА МОБИЛНИ РЕШЕНИЯ



ОБЩ ПРЕГЛЕД (1)



Основните екологични и енергийни действия в градовете са свързани с транспорта. През 2006 транспортът допринася за 23% от общите CO₂ емисии, и в бъдеще се предвижда съществено увеличаване на този дял, ако не се предприемат мерки.

Въпреки напредъка в технологиите за транспортни средства, трафикът продължава да нараства особено в градските райони, където начинът на шофиране “спри-тръгни” прави градовете основни и увеличаващи се източници на CO₂ емисии и замърсители на въздуха

Очертаните опции в тази презентация са предназначени да помогнат на общините в процеса на планиране и/или подобряване на транспортните услуги в рамките на изготвянето на Планове за устойчиво енергийно развитие. Като се има предвид, че транспортът обслужва нуждите на хората и подобрява качеството им на живот, трябва да се доведе до намаляване на произведените парникови газове.

ЗНАЧЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА



Транспортът е от съществено значение за нашата икономика и общество, а мобилността е жизненоважна за растежа и заетостта. Транспортният сектор осигурява пряко заетост на приблизително 10 млн. души и представлява около 5 % от brutния вътрешен продукт (БВП). Ефективните транспортни системи са от ключово значение за конкурентоспособността на европейските компании в световен мащаб, като логистиката (транспорт, съхранение и др.) представлява 10—15 % от цената на крайния продукт за европейските компании. Качеството на транспортните услуги оказва голямо влияние върху качеството на живота на хората. Средният разход на всяко домакинство за стоки и услуги, свързани с транспорта, е в размер на 13,2 % от общия му бюджет.



ОБЩ ПРЕГЛЕД (2)



Транспортът е двигател за растеж, промяна в околната среда и същевременно е въпрос с международно значение. На 28 март 2011 г. Европейската комисия прие Бялата книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“. Тя цели да намери баланс между споменатите фактори и да гарантира пълна и конкурентна интеграция на европейските региони в глобалната икономика в бъдеще. Бялата книга очертава конкретни действия и представя анализ на постигнатото до момента, както и предизвикателствата, пред които ще бъдем изправени в бъдеще. Тези предложения са от особена важност за европейските региони и регионалната политика на ЕС, тъй като устойчивата транспортна инфраструктура укрепва връзките и увеличава ползите от вътрешния пазар.

Предистория (1)



Белите книги от 1992 г. и 2001 г. целяха най-вече да направят транспорта по-устойчив, например чрез пренасочване от автомобилния към по-щадящи околната среда видове транспорт като морския, вътрешноводния или железопътния, чрез препоръчване на решения, щадящи околната среда, и чрез налагането на транспортния сектор на задължението да заплаща истинските разходи, които той представлява за обществото, посредством интернализиране на външните разходи, но и чрез стремеж към намаляване на необходимостта от транспорт посредством ефикасно планиране.

С течение на времето, по-конкретно през 2006 г., при средносрочния преглед на публикуваната през 2001 г. от Комисията Бяла книга, акцентът беше поставен повече върху комодалността, ефективните мултимодални транспортни вериги и необходимостта от подходящи инфраструктури и системи за подкрепа като средство за намаляване на екологичния отпечатък на транспортния сектор.

Предистория (2)

Пътната карта се отличава от предходните бели книги от една страна поради своя обхват, тъй като се отнася за период от над четири десетилетия, простиращ се до 2050 г., като някои цели са определени в по-краткосрочен план, за 2020 г. и 2030 г., а от друга, поради факта, че в нея ясно се заявява, че ограничаването на мобилността не е алтернатива. Все пак пътната карта определя амбициозни цели по отношение на устойчивостта, по-конкретно във връзка с енергийната ефективност, намаляването на зависимостта от петрола и на емисиите парникови газове и технологичното развитие.



ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА (1)



Едно от ключовите предизвикателства е изграждането на хармонизирана транспортна система въз основа на декларираната от Комисията цел за общо намаляване на емисиите парникови газове в ЕС, като до 2050 г. те трябва да бъдат намалени с 80 до 95 % в сравнение с нивата им от преди 90-те години на миналия век. **Шестдесет процента** от това намаление следва да бъде постигнато в рамките на транспортния сектор. Въпреки че транспортът вече е по-екологосъобразен, пътното движение е по-интензивно от всякога, а 96 % от потребяваната енергия все още се добива от изкопаеми горива. Забавените действия или плахите стъпки за възприемане на нови технологии са в състояние да поставят ЕС в ролята на изоставащ регион в сравнение с други, по-отворени към иновациите части на света.

Паралелно с поставянето на подчертан акцент върху технологичните иновации, които се намират в основата на изграждането на по-чисти и интелигентни елементи на инфраструктурата и системи, изграждането на капацитет в подкрепа на усилията за въвеждане в практиката на подобни иновации също е сред приоритетите, заложи в дневния ред.

ОСНОВНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА (2)



Мобилността ще се увеличава и това поставя нови въпроси относно транспорта в Европа. Нашата транспортна система е изправена пред сериозни предизвикателства:

- През бъдещите десетилетия петролът ще намалее и ще се доставя от части на света, които са политически нестабилни. Очаква се до 2050 г. цените на петрола да се увеличат повече от два пъти в сравнение с нивата през 2005 г. (59 USD за барел през 2005 г.). Събитията в момента ясно показват колко нестабилни са цените на петрола.
- Въпреки че днес транспортът използва енергията по-ефективно, 96 % от енергийните му нужди продължават да зависят от петрола.
- Разходите, свързани със задръстванията на движението, се равняват на около 1 % от brutния вътрешен продукт (БВП) на Европа.
- Необходимо е да се въведе драстично намаляване на емисиите на парникови газове в световен мащаб, за да се ограничи изменението на климата до 2°C. Като цяло, за да се постигне тази цел до 2050 г., ЕС трябва да намали емисиите с 80—95 % под нивата от 1990 г.

ОСНОВНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА (3)



- Задръстванията на движението както при пътния, така и при въздушния транспорт представляват значителен проблем. Очаква се през 2030 г. товарният транспорт да се увеличи с около 40 % в сравнение с 2005 г., а до 2050 г. това увеличение да е малко над 80 %. В сравнение с него увеличението на пътническия транспорт ще е малко по-незначително — с 34 % до 2030 г. и с 51 % до 2050 г.
- Инфраструктурата е неравномерно развита в източните и западните части на ЕС. В новите държави-членки в момента има само около 4800 км магистрали, няма високоскоростни железопътни линии, а конвенционалните железопътни линии често са в лошо състояние.
- Транспортният сектор на ЕС е изправен пред растяща конкуренция в бързо развиващите се световни транспортни пазари.

Изложената стратегия в Пътната карта за единно транспортно пространство на „Транспорт 2050“ има за цел да въведе дълбоки структурни промени за преобразуване на транспортния сектор.

КЛЮЧОВИ МЕРКИ (1)



Нейното продължение през следващите години (2011—2014 г.) ще се изрази в редица ключови мерки, които включват:

- **Основна реформа на регулаторната рамка за железопътния транспорт** (пакет за железопътния транспорт 2012/2013). Централно място в пътната карта на стратегията „Транспорт 2050“ заема необходимостта от промяна в железопътния сектор, който да стане по-привлекателен и до 2050 г. да увеличи значително дела си в пазара за превоз на пътници и товари на средни разстояния (> 300 км).

В същото време целта е до 2030 г. дължината на сегашната високоскоростна железопътна мрежа да нарасне трикратно. Всичко това изисква значителни промени в регулаторната рамка за железопътния транспорт, които включват: отварянето на пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници; въвеждане на структури за единно управление на коридорите за железопътен товарен превоз; структурно разделение на управителите на инфраструктура и доставчиците на услуги, както и подобрения в регулаторната среда, които да направят железопътният транспорт по-привлекателен за инвестиции от страна на частния сектор. Комисията ще представи амбициозен пакет от законодателни инициативи за железопътния сектор през 2012—2013 г.



КЛЮЧОВИ МЕРКИ (2)



- Централната мрежа на стратегическата инфраструктура е от съществено значение за създаването на пълноценно **единно европейско транспортно пространство**. През 2011 г. Комисията ще излезе с нови предложения за централна европейска „многомодална“ транспортна мрежа (публикуване на Насоките за развитие на TEN-T, карти и предложения за финансиране). За да се използват средствата по съгласуван начин, ЕС ще предостави финансиране в рамките на TEN-T, кохезионните и структурните фондове. Предоставянето на финансиране при определени условия ще гарантира акцента върху приоритетите на ЕС и въвеждането на нови технологии (станции за презареждане на нови превозни средства, нови технологии за управление на трафика).
- Създаването на напълно функционираща **многомодална мрежа** изисква премахване на пречките и бариерите в други ключови части на мрежата, а именно чрез пакет за летищата, насочен към подобряване на тяхната ефективност и капацитет (2011 г.), Съобщение относно вътрешния воден транспорт (2011 г.), целящо премахване на пречките и подобряване на ефективността на вътрешните водни пътища, както и инициативата за морския транспорт „E-Maritime“ (2011 г.) за интелигентно корабоплаване без документи на хартиен носител — всичко това е част от усилията за създаване на истинска зона „Син пояс“ без бариери за корабоплаването. Комисията ще работи и за премахване на ограниченията за автомобилния каботаж (2012—2013 г.)

КЛЮЧОВИ МЕРКИ (3)



- **Създаване на справедлива финансова среда:** нов подход към транспортните такси. Транспортните такси трябва да се реструктурират към по-широко приложение на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“. Най-важните мерки за следващите години ще включват:
 - Публикуване на насоки за **прилагането на разходите за инфраструктура по отношение на леките автомобили** (2012 г.). Като втори етап — предложение, установяващо рамка за вътрешно поемане на разходите за всички пътни превозни средства (с изключение на тези, които се покриват от „Евровинетка“) за покриване на разходите за инфраструктура, както и социалната цена на задръстванията, въглеродните емисии (ако не са включени в данъка върху горивото), местното замърсяване, шумовото замърсяване и произшествията. На държавите - членки се оставя да изберат дали да прилагат тези такси или не, но тези от тях, които решат да ги прилагат, ще могат да направят това в рамките на обща европейска мрежа.
 - Да се продължи с вътрешното поемане на външните разходи при други видове транспорт.
 - **Гарантиране на стабилно финансиране за транспорта**, прилагане на принципа за целево разпределяне на приходите, събрани от потребителите на транспортни услуги за разработването на интегрирана и ефективна мрежа (т.е. част от транспортните такси трябва да бъдат вложени отново в транспорта, за да се осигурят необходимите средства за висококачествена транспортна инфраструктура).

КЛЮЧОВИ МЕРКИ (4)



- Постепенно въвеждане на европейски системи за електронно таксуване (така например Европейската услуга за електронно таксуване за камиони ще бъде на разположение от октомври 2012 г., а две години по-късно — за всички видове превозни средства) и гарантиране, че шофьорите на камиони могат да плащат по електронен път различни такси за ползване на магистрали и чрез единен доставчик на услуги в цяла Европа. Това би могло да замени множеството различни системи, използвани понастоящем от 21 държави-членки, които прилагат пътните такси. Принципът е същият като при мобилните телефони — таксата отива обратно при националните оператори/органи независимо от местоположението на плащащия в Европа. Посредством електронното таксуване таксите могат лесно да бъдат коригирани в зависимост от различните условия (пикови часове, по-силно замърсяващи превозни средства).



- Стратегически план на ЕС за технологии в областта на транспорта (2011 г.). Научните изследвания и ефективното внедряване на нови технологии ще бъдат от основно значение за намаляване на транспортните емисии в градовете, от градския транспорт и при превозите на дълги разстояния в ЕС и по света. През 2011 г. Стратегическият план за технологии в областта на транспорта (STTP) ще бъде основна инициатива за прегрупиране/пренасочване на научните изследвания и развойната дейност в областта на транспорта в Европа.

КЛЮЧОВИ МЕРКИ (5)



• Ще бъде даден **приоритет на производството на екологично чисти, безопасни и тихи превозни средства за всички видове транспорт** — от пътни транспортни средства до кораби, баржи, подвижен състав в железопътния транспорт и самолети. Ключовите области ще включват: алтернативни горива, нови материали, нови системи за задвижване и инструменти в областта на информационните технологии и управлението на транспорта, насочени към интегриране и управляване на сложни транспортни системи. Стратегическият план за технологии в областта на транспорта ще определи къде искаме да съсредоточим парите за научни изследвания, каква трябва да бъде стратегията за внедряване, за да се стимулира/ гарантира навлизането на нови технологии на пазара и как да се предоставят необходимите стандарти на ЕС, за да се гарантира последователно усвояване в цяла Европа.



КЛЮЧОВИ МЕРКИ (6)



- Стратегия от три части за транспорта в градовете. Важна част от стратегията „Транспорт 2050“ е постигането на целта за постепенно премахване до 2050 г. на автомобилите, използващи конвенционални горива в градовете. Намерението е да се премине към електрически, водородни и хибридни автомобили, обществен транспорт, ходене пеша или каране на велосипед. Тъй като транспортът в градовете е преди всичко отговорност на държавите-членки, в отделните градове ще се вземе решение относно подходящата комбинация от видове транспорт, подходящи за конкретния регион.



КЛЮЧОВИ МЕРКИ (7)



Високото качество на транспортните услуги във всички сектори зависи от консолидирането и прилагането на законодателството за правата на пътниците във всички видове транспорт. След завършване на законодателната рамка за правата на пътниците във всички видове транспорт Комисията ще публикува доклади за прилагането на правата на пътниците във въздушния транспорт, а по-късно през 2011 г. ще представи насоки за общото тълкуване на правата на пътниците във всички видове транспорт.

Посоченият списък с мерки не е изчерпателен и има за цел да подчертае някои от основните мерки, към които ще се пристъпи през периода 2011—2014 г. с цел въвеждане на мащабните структурни промени, необходими за изграждането на интегрирано единно европейско транспортно пространство.

Пълният списък на инициативите, предвидени в Пътната карта за „Транспорт 2050“ в повече от 40 области на автомобилния, железопътния, въздушния, морския и вътрешния воден транспорт може да бъде намерен на следния адрес:

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

СТРУКТУРИРАНЕ НА МОБИЛНИТЕ РЕШЕНИЯ В SEAP



Мобилните решения биха могли да се структурират в следния вид в плана за устойчиво енергийно развитие:

1. Управление на мобилността
2. Индивидуален моторизиран транспорт и паркиране
3. Не моторизирани мобилни действия
4. Обществен транспорт
5. Маркетинг на мобилността

1. УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА



Дейности, които могат да бъдат включени към Управление на мобилността в SEAP:

1. Помощ за устойчива мобилност в общината.

Описание: Общината окуражава персонала и жителите да приемат устойчиво и интелигентно поведение относно мобилността.

Примери:

- Регламент за паркиране пред обществени сгради
- Използване на велосипеди до работното място
- Паркоместа за велосипеди
- Насърчаване за съвместно ползване на автомобили между служители

2. Общински парк от превозни средства.

Описание: Общината проучва възможностите за ефективно използване и ниското потребление на природен газ за своя автомобилен парк.

Примери:

- Мониторинг на енергийното потребление и употребата на превозни средства
- Закупуване на икономични автомобили и с ниски емисии на CO₂.
- Обучение на служители в ефективно шофиране.
- Изпитване и прилагане на ефективни практики за мобилност

2. Индивидуален моторизиран транспорт и паркиране



Дейности, които могат да бъдат включени към индивидуалния не моторизиран транспорт и паркиране в SEAP:

1. Управление на паркирането.

Описание: Общината създава ефективна политика за паркиране и управлява паркирането в публичното пространство, включително и извън града.

Примери:

- Приоритет и намаления за местните жители
- Надграждане на местата за паркиране в централната градска част, без да се увеличава площта
- Такси за паркиране през нощта
- Приоритет за съвместното ползване на автомобили: създаване на места за паркиране за съвместното ползване на автомобили

2. Намаляване на трафика и насърчаване на публичното пространство.

Описание: Общината създава зони за придвижване с ниска скорост; развива безопасни и атрактивни зони в жилищните квартали; подобрява качеството на публичните пространства, улиците и зоните с магазини за да стимулира колоезденето и ходенето пеша.

Примери:

- Концепция за приятно и безопасно ходене пеша и колоездене
- Създаване на пешеходни зони.
- Създаване на паркове и на зелени зони около пътните артерии, монтиране на пейки.
- Използване на естествени бариери за намаляване на скоростта

3. НЕ МОТОРИЗИРАНИ МОБИЛНИ ДЕЙСТВИЯ



Дейности, които могат да бъдат включени към Не моторизираните мобилни решения в SEAP:

1. Пешеходни зони, сигнализация.

Описание: Общината създава значителни и привлекателни пешеходни зони на цялата територия.

Примери:

- Анализ и намаляване на опасните зони
- Разработване на качествени знаци/табели с пешеходни маршрути, които включват и необходимото време за изминаване
- Осигуряване на безопасни училищни маршрути
- Изготвяне и разпространение на карти на града с информация за мобилността

2. Създаване на условия за велосипедисти, сигнализация.

Описание: Общината създава значителни и привлекателни велосипедни зони на цялата територия.

Примери:

- Анализ и премахване на черните зони от велосипедната мрежа
- Анализ и намаляване на опасните зони за велосипедистите (особено на кръстовищата).
- Разработване на качествени знаци/табели с велосипедни маршрути, които включват и необходимото време за изминаване
- Високо ниво на взаимна свързаност с други мрежи за колоездене (градски, регионални)

4. ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ



Дейности, които могат да бъдат включени към Обществения транспорт в SEAP:

1. Качество на обществените транспортни услуги.

•Описание: Общината се развива и търси непрекъснато подобряване на публичните транспортни услуги чрез:

- Висока честота,
- Разписания, адаптирани към нуждите на потребителите,
- Синхронизиране на разписанията, информация в реално време
- Атрактивни тарифи
- Пълна осветеност на спирките
- Пълно покритие на територията
- Модерни и удобни превозни средства, използване на нови технологии с по-малко замърсяване
- Разглеждане на удовлетвореността на потребителите

2. Интермодалност.

Описание: Общината създава и промотира интермодалността.

Примери:

- Съвместно ползване на автомобили, таксиметрови услуги през нощта
- Велосипеди и автомобили под наем.
- Транспортни услуги на повикване (без намаляване на услугите)

5. МАРКЕТИНГ НА МОБИЛНОСТТА



Дейности, които могат да бъдат включени към Маркетинг на мобилността в SEAP:

1. Информирание и насърчаване на мобилността.

•Описание: Общината организира редовно действия за информирание и насърчаване за ефективно и не-моторизирано придвижване:

- Насърчаване използване на мобилността в частни фирми,
- Организиране на събития и работни срещи за чиста и ефективна транспортна мобилност,
- Синхронизиране на разписанията, информация в реално време
- Създаване на платформи за съвети относно темите за мобилността
- Информация за превозни средства и ефективно шофиране, например еко-шофиране за гражданите
- Представяне на иновативни и ефективни транспортни средства
- Промоция на съвместното шофиране

2. Примерни индикатори за мобилност.

- Отрасловият дял, представляван от мек режим (велосипед, ходене, обществен транспорт), в сравнение с всички видове транспорт, заедно,
- Финансов принос на обществения транспорт (на гражданин).
- Екологичното равновесие на мобилността: % на чисти превозни средства (ниско ниво на емисии на парникови газове), % от не-моторизирани движения, определяне целите за потреблението на енергия и намаляване на емисиите на парникови газове.

Какво е значението на устойчивата градска мобилност?



Устойчивата градска мобилност трябва да осигури:

- ☐ Дългосрочно икономическо развитие на градовете
- ☐ Дългосрочно качество на живот
- ☐ Защита на околната среда

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ



- ☐ Лесно придвижване в градовете
- ☐ За по-зелени градове
- ☐ Към по-организиран градски транспорт
- ☐ Към по-достъпен градски транспорт
- ☐ За сигурен и безопасен градски транспорт

Лесно придвижване в градовете (1)

Проблем:

Задръстванията в градовете.

Възможни решения:

☐ Насърчаване на ходенето пеш и използването на велосипед

– Изграждане на подходяща инфраструктура



Лесно придвижване в градовете

(2)

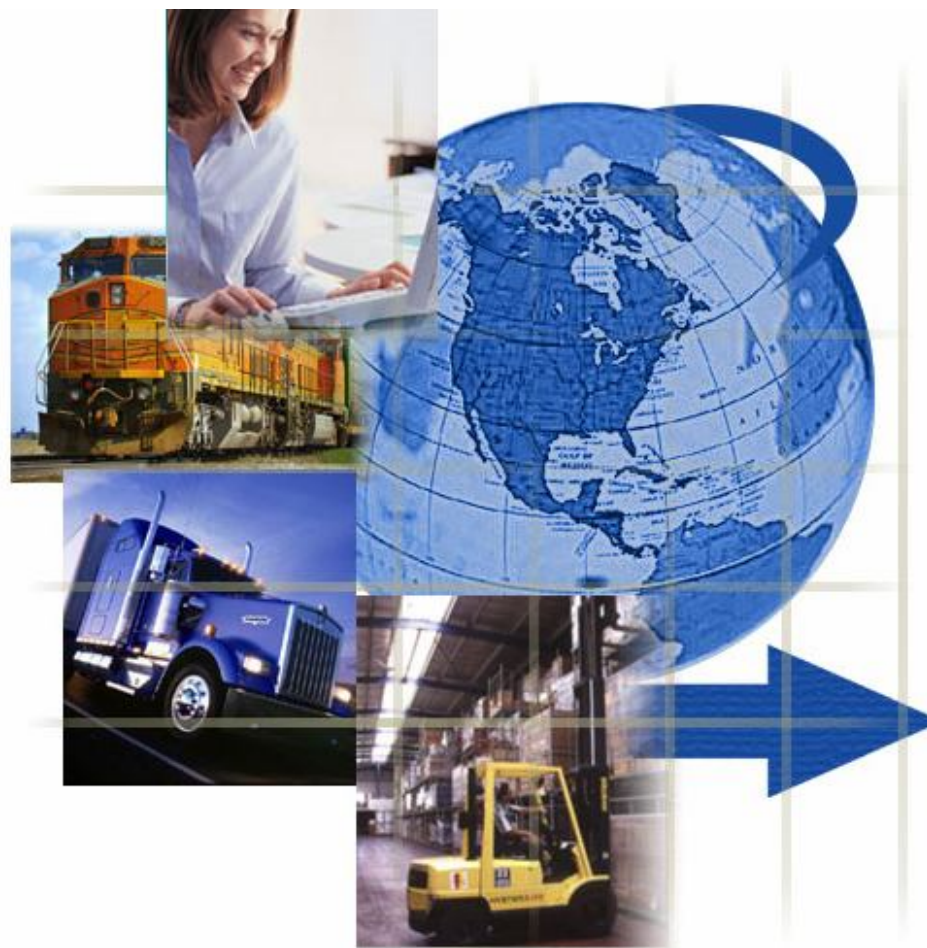


❑ Оптимизиране на използването на лични автомобили

- Използване на общ автомобил
- Такса за паркинг
- Таксуване за достъп до центъра

❑ Товарен транспорт

- Транспорт на дълги разстояния
- Дистрибуция на къси разстояния до крайната точка



За по-зелени градове



Проблем:

Използване на петрол за гориво –
източник на CO₂,
замърсяващи въздуха емисии и шум

Възможни решения:

- ☐ Нови технологии
- ☐ Ограничения на потока от превозни средства.
 - Всички по-горе посочени решения
 - Разработване на хармонични правила за Зелени зони (създаване на пешеходни зони, ограничения на скоростта, градски тарифи и т.н.)
- ☐ Подобряване на обществения градски транспорт



Към по-организиран градски транспорт (1)



Проблем:

- ☐ Липса на пространство и условията на околната среда.
- ☐ Интелигентните транспортни системи не се
- ☐ Използват пълноценно за ефикасното управление на градската мобилност.

Възможни решения:

- ☐ Интелигентни системи за таксуване
- ☐ По-добра информация за по-добра мобилност

Към по-достъпен градски транспорт (2)



Проблем:

Затруднена достъпност на хората с намалена двигателна способност, инвалидите, възрастните, семействата с малки деца и самите малки деца.

Възможни решения:

- ☐ Обществен транспорт, отговарящ на нуждите на гражданите
- ☐ Балансирана координация на използването на земята и интегриран подход за градската мобилност
- ☐ Разработване и изпълнение на планове за устойчив градски транспорт

За сигурен и безопасен градски транспорт



Проблем:

2/3 от произшествията и 1/3 от трагичните злополуки са в градските райони и засягат най-уязвимите на пътя

Възможни решения:

- ☐ По-безопасно поведение
 - Нови технологии – интелигентни транспортни системи
 - Образователни и информационни кампании
- ☐ По-безопасна и по-сигурна инфраструктура
- ☐ По-безопасни превозни средства

Основни акценти (1)

- ☐ Използване опыта на другите големи градове.
- ☐ Високи/диференцирани цени за паркиране.
- ☐ Таксуване на достъпа до централната част на градовете.
- ☐ Съблюдаване на изпълнението на мерките, санкциониране на нарушителите.
- ☐ Разяснителна кампания за по-лесно приемане на предприетите мерки.
- ☐ Много е важно приходите от финансовите мерки да бъдат използвани за подобрене на транспортната инфраструктура и услуги.

Основни акценти (2)



- ☐ Стимулиране на велосипедния транспорт, ходенето пеша – осигуряване на висока безопасност, където е възможно – разделяне от автомобилния поток – пешеходни зони и вело алеи.
- ☐ Достъпна инфраструктура и превозни средства.
- ☐ По-екологосъобразни и безопасни превозни средства.
- ☐ Изпозване на интелигентни транспортни системи – за управление на трафика, за информираност.
- ☐ Интегрирани транспортни схеми и таксуване.
- ☐ Значително подобрене на градския обществен транспорт.

Източници на информация



* **Списание 'Панорама'** - Тримесечно списание на участниците в политиката за **регионално развитие**, Европейска комисия, Генерална дирекция „Регионална политика“
Отдел Б.1 — Комуникация, информация и връзки с трети страни

Интернет адрес: http://ec.europa.eu/regional_policy/information/panorama/index_bg.cfm

* **Дирекция “Национална транспортна политика”** към МТИТС

Интернет адрес: www.mt.government.bg

*Европейска комисия/ Европейски съюз в България/ „**Транспорт 2050**“: **Основни предизвикателства и ключови мерки**

Интернет адрес: http://ec.europa.eu/bulgaria/press_corner/news/28032011-transport2050_bg.htm



БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО
И ИНТЕРЕСА!



инж. РАЛИЦА ГЕШОВСКА
ГЛАВЕН ЕКСПЕРТ “ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ”
ДИРЕКЦИЯ “ОПЕРАТИВНИ ПРОГРАМИ”
ОБЩИНА ВРАЦА
e-mail: ralges@abv.bg
тел.: 0887825023