

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ПО ЦЕЛ
'ИНВЕСТИЦИИ ЗА РАСТЕЖ И РАБОТНИ МЕСТА'

ССИ	2014BG16M1OP001
Наименование	<i>Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”</i>
Версия	3.
Първа година	<i>2014 г.</i>
Последна година	<i>2020 г.</i>
Допустими от	<i>01.01.2014 г.</i>
Допустими до	<i>31.12.2023 г.</i>
Номер на решението на ЕК	
Дата на решението на ЕК	
Номер на решението на държавата членка	
Дата на решението на държавата членка	
Дата на влизане в сила на решението на държавата членка	
Региони по NUTS в рамките на оперативната програма	

РАЗДЕЛ 1 СТРАТЕГИЯ ЗА ПРИНОСА НА ОПЕРАТИВНАТА ПРОГРАМА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА НА СЪЮЗА ЗА ИНТЕЛИГЕНТЕН, УСТОЙЧИВ И ПРИОБЩАВАЩ РАСТЕЖ И ЗА ПОСТИГАНЕТО НА ИКОНОМИЧЕСКО, СОЦИАЛНО И ТЕРИТОРИАЛНО СБЛИЖАВАНЕ

(Позоваване: член 27, параграф 1 и член 96, параграф 2, първа алинея, буква а) от Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета)¹

1.1. Стратегия за приноса на оперативната програма за осъществяване на стратегията на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и за постигането на икономическо, социално и териториално сближаване

1.1.1. Описание на стратегията на програмата за принос за изпълнението на стратегията на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и за постигането на икономическо, социално и териториално сближаване.

Текущо състояние на транспортната инфраструктура в България

В националната транспортна система на страната ни са създадени сравнително добри условия за функционирането на всички видове транспорт – железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален.

Железопътен транспорт

Съгласно данни на Националния статистически институт (НСИ), общата дължина на железопътните линии в България към 2012 г. е 5 658 км, в т.ч. текущ път – 4 070 км и гарови коловози – 1 588 км. Териториалното разпределение на ж.п. линиите в страната е небалансирано, но обусловено от теренните и социално-демографските условия. Най-висока гъстотата има ж.п. мрежата в Югозападен регион - 44.8 км/1000 кв. км. По-ниска от средната за страната е гъстотата на ж.п. мрежата в Югоизточен, Североизточен и Южен централен район. Връзките със съседните страни са относително ограничени. Относителният дял на електрифицираните ж.п. линии от общата дължина на ж.п. линиите в текущ път е 70.3%. В сравнение с останалите европейски страни техният дял е задоволителен. Значителна част от ж.п. линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение. Такива отсечки съществуват и по основни направления, като София - Пловдив (участък София - Септември), Видин - София (участък Видин - Медковец), Пловдив - Бургас (участък Пловдив – Михайлово). Железопътните съоръжения

¹Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 320) - <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:347:0320:0469:BG:PDF>

(мостове и тунели) са с висока степен на амортизация, като например по направлението Русе - Варна. Голяма част от осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели (въведени в експлоатация в периода 1965-1985 г.) и на технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост. През 2013 г. с железопътен транспорт са превозени 26 млн. пътника основно във вътрешно съобщение и 13.670 млн. т товари, 24.8% от които в международно съобщение. Съгласно резултатите от актуализирания национален транспортен модел дялът на пътническите пътувания по железница за 2011 г. е 11.9% от всички пътувания, а дялът на товарите, превозени с ж.п. транспорт е 9.3%. Железопътният транспорт преобладава при превозите на твърди минерални горива (48%) и руди и метални отпадъци (53%).

Автомобилен транспорт

По данни на НСИ към 31.12.2012 г. дължината на републиканската пътна мрежа в България, която включва автомагистрали, първокласни, второкласни пътища, третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли, е 19 602 км. Автомагистралите са едва 2.8 % от общата дължина, а първокласните пътища - 15.2 %. Покритието на страната с автомагистрали и пътища първи клас е неравномерно. Пътните направления изток – запад са много по-добре развити от тези в посока север - юг, което до голяма степен се обуславя от релефа на страната. По-високата гъстота на изградените автомагистрали и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата достъпност и комуникативност. Въпреки предприетите през последните години мерки и предвид факта, че извършените инвестиции са недостатъчни спрямо нуждите, няма значимо подобрение на цялостното състояние на пътищата и осигурена достатъчна проходимост при зимни условия по направление север – юг. Друг основен проблем в областта на пътната мрежа е продължаващата липса на завършени магистрали по направлението Видин – София – Кулата, което е част от Ориент/Източно-средиземноморския коридор.

Особено важно за подобряване на състоянието на сектора е увеличаването на товароносимостта на пътната настилка по основните международни транспортни коридори, която да се приведе в съответствие с европейските изисквания. Понастоящем броят на автомобилите е два пъти и половина по-голям спрямо периода отпреди 2007 г.

Наред с нарастването на броя на моторните превозни средства, се увеличава и интензивността на автомобилното движение и рискът от ПТП. Въпреки това за същия период (2007 – 2013 г.) броят на тежките ПТП (с убити и ранени) по РПМ е намалял с 14%, броят на убитите – с 19%, а броят на раните – с 2%, което в съществена степен е свързано с изграждането и пускането в експлоатация на нови автомагистрални участъци и въвеждането на системата за одит на инфраструктурните проекти за пътна безопасност.

Данните показват трайно увеличение на средноденонощната интензивност по години по всички класове пътища. Увеличението на трафика за 2010 г. спрямо 1990 г. по автомагистралите е 53.6%, по пътищата I-ви клас е 110.5%, по пътищата II-ри клас – 73.3%, а по пътищата III-ти клас е 56.7%. Съгласно

резултатите от актуализирания национален транспортен модел делът на междуселищните пътнически пътувания с леки автомобили за 2011 г. е 72%, а делът на пътуванията с автобусен междуселищен транспорт е 16% от всички пътувания. През 2013 г. българските превозвачи са превозили 160 млн. т (общо за собствена сметка и срещу заплащане), от които 22.3 млн. т в международно съобщение. Съгласно националния транспортен модел към 2011 г. допълнителният международен трафик през страната (внос, износ и транзит от чуждестранни превозвачи) е оценен на 25 млн. т.

Според прогнозите за 2020 г. трафикът по автомагистралите, по пътищата I-ви и III-ти клас се очаква да нарасне с 40 % спрямо 2010 г., а по пътищата II-ри клас с 37.8%.

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Тенденцията за развитие на обществените речни и морски пристанища от национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за Черно море и река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти. От 2003 г. функционира VTМIS система за хармонизирано информационно обслужване за морския транспорт, която води до по-високо ниво на морска безопасност в българските териториални води, до повишен капацитет за отговор и противодействие в случай на замърсяване, създаване на инструмент за ефективно информационно обслужване и управление на трафика, подкрепя при операции по търсене и спасяване, цялостно улесняване на морския транспорт. Трета фаза на проекта за по-нататъшното развитие на изградената инфраструктура и подобряването на ефективността на системата, покритието на българския черноморски регион и повишаването обхвата на услугите за превоз на стоки, се финансира по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. и понастоящем е в процес на изпълнение. По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която ще се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплването.

Въздушен транспорт

След присъединяването на България към ЕС, въздушните пътнически пазари показват високи темпове на растеж, свързани с развитието на бизнеса и туристическата индустрия. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. В резултат на целенасочената инвестиционна политика в последните години, авиопаркът на страната ускорено се обновява и българските въздушни превозвачи повишават непрекъснато своята конкурентоспособност, както на пазара на чартърните превози, така и в обслужването на пътуванията по редовните международни линии.

Интермодален транспорт и терминали

Основните маршрути за вътрешни и международни интермодални превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC и направленията от основната и разширената трансевропейска транспортна мрежа. По тези направления не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав. Установяването на ефективни комбинирани транспортни вериги е ключов момент в политиката при превозите на товари. Една от основните мерки за устойчиво и балансирано развитие на транспортната система е насърчаването на интермодалността, като възможност за прехвърляне на товари към по-екологосъобразните видове транспорт. Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика.

Метро

Продължителните процеси на урбанизация водят до растеж на градските пътувания в по-големите агломерации и причиняват сериозни проблеми в урбанизираните територии, като повишена употреба на автомобили, задръствания и вредно екологично въздействие. Във връзка с това се появява необходимостта от по-ефективно организиране на обществения градски транспорт и подобряване на неговата достъпност, надеждност, сигурност и безопасност и като цяло на качеството му. Понастоящем в седемте най-големи български града по ОПРР 2007-2013 се изпълняват проекти за интегриран градски транспорт, които включват закупуване на екологосъобразни транспортни средства с цел повишаване на качеството и максимално облекчен достъп до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми, създаване на интегрирани системи за таксуване и прилагане на гъвкава тарифна политика, създаване на условия за немоторизиран транспорт.

С високата си превозна способност от 50 хил. пътника в час, софийското метро осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в столицата София.

Идентифицирани проблеми

Железопътен транспорт

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт
- Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ERTMS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената трансевропейска железопътна мрежа
- Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа, недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

Автомобилен транспорт

Основните проблеми в развитието на автомобилния транспорт в страната се изразяват в лошото състояние на голяма част от пътната инфраструктура и в остарелия и с ниско техническо ниво автомобилен парк.

По отношение състоянието на пътната инфраструктура могат да бъдат дефинирани следните проблеми:

- Висока интензивност на движението по пътната инфраструктура в сравнение с други мрежи и голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност
- Недовършена основна автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни, както и между част от главните населени центрове в България
- Незадоволително състояние на част от пътната инфраструктура, което не отговаря на условията за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт
- Липса на обходни пътища на населени места по направленията с висока интензивност на леко и товарно движение
- Голям брой съоръжения се нуждаят от незабавен ремонт или рехабилитация
- Ниски показатели за безопасност на автомобилното движение спрямо средните за ЕС

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Проблемът със съхраняването на чистотата на водите на река Дунав в българския участък е въпрос от изключителна важност, поради факта, че

България е една от най-бедните на водни ресурси европейски държави. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Интермодален транспорт и терминали

Проблемите в тази област се дължат основно на факта, че наличните терминали за контейнерни превози са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век и не отговарят на изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. От съществуващи 9 терминални площадки за комбинирани превози до 1990 г., в момента действащи са само 3 - в София-товарна, Филипово и Стара Загора.

Към настоящия момент не съществува национална мрежа от съвременни интермодални терминали, която да обслужва нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, операторите не са добре оборудвани със специализиран подвижен състав и има само няколко директни оперативни/логистични интермодални връзки.

Очаквано развитие в резултат на изпълнението на мерките, които ще бъдат предприети

За развитието на националната транспортна система от първостепенно значение са характеристиките на транспортната мрежа, наличният капацитет – физическата и оперативна структура на мрежата и обемите, които могат да бъдат поети в зависимост от търсенето, както и експлоатационното ѝ състояние и нейната способност да предоставя надеждни и безопасни транспортни услуги.

Инвестициите следва да се концентрират основно върху завършване на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаване на мултимодалния транспорт –подобряване на връзките на пристанищата и летищата с пътната и железопътната мрежа. С постепенното завършване модернизацията на направленията на Транс-европейската транспортна мрежа ще се постигне по-добра интеграция на националната мрежа в тази на ЕС, както и подобряване на връзките със съседните страни.

В процеса на актуализация на транспортния модел през 2013 г., разработен като част от Общия генерален план за транспорта, са дефинирани направленията по пътната и железопътната мрежа с най-голямо очаквано увеличение на трафика с хоризонт 2020 и 2030 г., където прогнозираното търсене е близко до или надвишава съществуващия капацитет. Най-голяма средно-денонощна годишна интензивност на движението с автомобилен транспорт към 2020 г. се очаква по отсечките София - Бургас, София - Кулата, София - Русе, София - Варна, Бургас - Варна и Русе - Нова Загора. По отношение на железопътната мрежа трафикът се концентрира по

направленията Драгоман - София - Пловдив - Бургас/Свиленград, Русе - Варна, Видин - Кулата, София - Варна, Русе - Стара Загора.

Железопътен транспорт

Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и управлението на националния железопътен оператор.

Въпреки регистрирания в периода след 2008 г. спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи на външни за сектора фактори (демографска и финансово икономическа криза), бъдещото развитие на пътническият и товарен железопътен транспорт е от съществено значение поради редица причини като: претовареност на пътната инфраструктура, високи цени на автомобилните горива, изпълнение на националната политика за опазване на околната среда и повишаване безопасността на движението. Подобряването на техническото и експлоатационно състояние на основната железопътна инфраструктура ще има положителен ефект върху ефективността на превозите и през следващите години се очаква да допринесе за нарастване на вътрешното търсене на пътнически пътувания и товарни превози по железница, както и за успешно интегриране българската транспортна система в европейската и промяна в разпределението на международните потоци, преминаващи през страната, по вид транспорт в полза на устойчивия железопътен транспорт.

Повишеният трафик по железница от своя страна ще окаже положителен ефект върху ефикасността на железопътните услуги като цяло и в частност – върху ефикасността на железопътната мрежа.

За подобряване функционирането на железопътния сектор ще е необходима реализацията на поредица от регулаторни, управленски и инвестиционни мерки: преразглеждане на Договора за обществени услуги с „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД с оглед привеждането му в съответствие с европейските правила за обществени превозни услуги по железница, повишаване качеството на превозната услуга особено по направленията на модернизирани или рехабилитирани железопътни линии и оптимизиране обхвата на задължителните обществени услуги за постигане на баланс между търсенето на такива пътувания и възможностите на държавния бюджет да компенсират разходите за тях; изготвяне на дългосрочна стратегия за развитие на железопътния транспорт и съсредоточаване на публичното финансиране в сектора върху най-важните и стойностни железопътни услуги; редуциране на ж.п. мрежата до устойчиви размери; модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура, с което да се постигнат европейските стандарти и пълна оперативна съвместимост с Европейската железопътна мрежа; укрепване на институционалния капацитет за управление в сектора и др. Ключовите мерки, които се предвиждат за реструктурирането на „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ, са: преминаване на „Холдинг БДЖ” ЕАД и на ДП НКЖИ към търговско ориентирана структура и освобождаване на „Холдинг БДЖ” ЕАД от неоперативни дейности; стабилизиране на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и евентуална последваща приватизация на дружеството; оптимизация на подвижния състав на „Холдинг БДЖ” ЕАД, включително закупуване на нов подвижен състав за пътнически превози и реорганизиране на дейностите по

поддръжката му; укрепване на корпоративното ръководство на ДП НКЖИ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД, в т.ч. на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози ЕООД“; изпълнение на Стратегия за управление на човешките ресурси, Програма за реструктуриране на персонала в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ДП НКЖИ и Програма за обучение на железопътния персонал на средно и високо управленско ниво.

Трансгранични връзки със съседните страни

Поради недостатъчното развитие на железопътните връзки със съседните страни е необходимо да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния от и през България.

След приключилата реконструкция и електрификация на участъка Свиленград–турска граница, със завършването на реконструкцията и електрификацията на цялата железопътната линия Пловдив - Свиленград и модернизацията на участъка Септември - Пловдив през програмен период 2007 - 2013 г., голяма част от трасето на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” от основната TEN-T мрежа към Турция ще бъде завършена, което ще осигури по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София - Пловдив - Истанбул. През периода 2014 - 2020 г. ще продължат дейностите по пълно завършване на тази част от коридора чрез модернизация на участъците по железопътната линия София - Септември.

Трансграничните връзки към Румъния ще бъдат значително подобрени. Дунав мост 2 (Видин-Калафат) вече е в експлоатация и привлича по-големи трафик обеми от очакваното. Следващата стъпка е координирано изграждане на железопътния участък Крайова - Калафат на територията на Румъния. Потенциал за бъдещо развитие има железопътната връзка Русе - Гюргево след изразено съвместно намерение на заседание на българо-румънския комитет за извършване на проучване за рехабилитация на железопътната линия Букурещ - Гюргево - Русе - Горна Оряховица, като дискусиите за планиране и дефиниране на техническите параметри ще продължат.

Принос за подобряване на трансграничната връзка със Сърбия е реализацията на проект „Модернизация на железопътната линия София - Драгоман”, за който са извършени предпроектни проучвания, разработени са идейни проекти и е изготвен анализ разходи - ползи (АРП). Подготовката продължава със средства от ОПТ 2007-2013 и цели постигане на пълна проектна готовност.

Чрез реализиране на проектите за модернизация на железопътната линия София - Кулата (в участъците София - Перник - Радомир и Радомир - Кулата) като част от изграждането на Приоритетен проект 22, съвпадащ с „Ориент/Източно-Средиземноморски” коридор от основната мрежа, значително ще се подобрят трансграничните връзки с Гърция.

Проектът за техническа помощ за модернизация на жп линията Радомир – Кулата е завършен. Разработен е идеен проект и АРП. Строителните дейности ще бъдат планирани в съответствие с инициативите на гръцката страна за развитие, така че да се синхронизират техническите

характеристики в целия транс-граничен участък.

Железопътната линия Радомир–Гюешево представлява основна връзка към Република Македония. Предвижда се в периода 2014 - 2020 г. да бъде извършена подготовката на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“, включваща техническо проектиране и изготвяне на ПУП за модернизация на участъка София-Перник-Радомир, оптимизация и актуализация на идеен проект в участъка Радомир-Гюешево, изготвяне на технически проект и ПУП-ПП за участъка Радомир-граница с Македония, оценка за оперативна съвместимост и оценка за съответствие по ЗУТ.

Пътища

С оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС е необходимо да бъдат развивани „основната“ и „разширената“ транс-европейски транспортни мрежи на територията на страната, както и на ключови вътрешни връзки с TEN-T мрежата. Очкава се посредством изпълнението на мерките, предвидени в сектора, да бъдат отстранени идентифицираните „тесни места“. От първостепенно значение е завършването на участъка от Благоевград до Сандански по АМ „Струма“ по направлението на „Ориент/Източно – Средиземноморски“ коридор на TEN-T мрежата. Също така е необходимо да бъде реализирана фаза 2 от проект АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на СОП“. На следващо място са проектите за доизграждане на участъци от: АМ „Хемус“ и тунела под връх Шипка, който е втора фаза на проекта за изграждане на обходен път на гр. Габрово, реализиран в ОПТ 2007 – 2013 г. Тези проекти за изграждане на нова инфраструктура ще бъдат реализирани успоредно с въвеждането на модерни процеси на планиране и осигуряване на ефективно поддържане на пътната инфраструктура, генериране на финансови ресурси посредством модерна система за таксуване, постигане на съответствие на техническите и експлоатационните параметри на пътната инфраструктура с европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт на транспорта. За подобряване на ефективността и безопасността на автомобилния транспорт е необходимо внедряването на приложения и услуги за управление, наблюдение и контрол на движението в населените места и по автомагистралите, системи за безопасност на превозните средства и електронни системи за събиране на пътни такси въз основа на изминато разстояние (ТОЛ такси).

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Пред България стои и въпросът за пълно прилагане в практиката на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г., относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Промените и допълненията на „Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)“, поставят нови задължения на Страните по конвенцията за осигуряване на адекватни приемни съоръжения в своите пристанища (нови категории отпадъци).

През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз.

Политиката е насочена към подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав и морските пространства на Република България, за подобряване на морската безопасност и безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда, в съответствие с политиката на Общността за укрепване на морския транспорт и мрежата на вътрешните водни пътища. Изпълнението на мерки за постигане на очакванията могат да бъдат финансирани от Оперативната програма, тъй като основните морски пристанища са включени в концепцията за развитие на TEN-T мрежата: пристанище Бургас е част от „основната мрежа”, а пристанище Варна от „разширената” TEN-T мрежа.

Интермодален транспорт и терминали

С реализацията на предвидените мерки, се очаква да бъдат адресирани основните нужди в сектора за:

- осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите; . подготовката на проучване за развитие на жп направление Север-Юг, с оглед идентифициране на необходимата мрежа от интермодални терминали.
- развитие на интермодални връзки между пристанищата и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози.
-

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт в страната допринася за повишаване на мобилността на населението и за развитие на интермодалността. Необходима е подкрепа за управлението на авиационния сектор, включително привличане на частни инвеститори. За целта се предвижда да се анализират и определят ефективни решения за подобряване на транспортното обслужване.

Метро

Постигнатите резултати от разширената мрежа на софийското метро през предходния програмен период и растящото търсене на транспортни услуги определят необходимостта от последващото развитие на метро системата в столицата, като финансирането ще обхване изграждане на нови направления през настоящия програмен период. Необходимо е финансиране за изграждане на участъци по направлението „Ботевградско шосе” - бул. „Владимир Вазов” - ЦГЧ - ж.к. „Овча купел”, което ще направи възможно системата на общественя транспорт в столицата да разшири своето покритие и да отговори на растящото търсене на комбинирани транспортни услуги, в т.ч. ще допринесе за подобряване на качеството на атмосферния въздух в столицата и намаляване на емисиите на парникови газове.

Поддържане на транспортната инфраструктура

Осигуряването на ресурси за поддържане на транспортната инфраструктура ще се осъществява със средства извън ОПТТИ, в съответствие с българското

законодателство и както е описано в Споразумението за партньорство:

- В областта на *железопътния транспорт*, съгласно разпоредбите на ЗЖТ, чл.26, ал.1, финансирането на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от държавния бюджет, приходите от инфраструктурни такси, събирани от превозвачите и собствени приходи от други услуги и отдаване под наем. Процедурата за планирането и разходването на средствата за поддържане, осигурявани от бюджета е ясно разписана в закона и покрива всички аспекти на поддържане, планиране, проектиране, изграждане, рехабилитация и други дейности, свързани с осигуряването на нормалната експлоатация на жп инфраструктура. За целта Управителят на жп инфраструктура (ДП НКЖИ) подписва дългосрочен петгодишен договор с Държавата, представлявана от Министъра на транспорта и информационните технологии и Министъра на финансите. В този договор средствата за поддържане и експлоатация, необходими от Държавния бюджет се планират чрез тригодишната бюджетна рамка, съгласно закона за ДБ, а отпускането на средствата за съответната година в конкретен размер се залагат в закона за ДБ за съответната година.

За да се запази устойчивостта на проектите с новоизградена/модернизирана железопътна инфраструктура по време на целия период на експлоатация, се планира подобряване на системата за поддържане, с цел оптимизиране на разходите за експлоатация и поддържане.

Успешното изпълнение на препоръките за нов модел за поддържане в ДП НКЖИ е в пряка зависимост от осигуряване на лека, средна и тежка механизация и оборудване на мобилни групи с осигурено необходимо финансиране.

Акцентът в разработвания от ДП НКЖИ Многогодишен план за поддържане (Методология за определяне на разходите в многогодишния план за поддържане, изготвен през 2010 с финансиране от EVD) ще бъде върху оптимизиране и увеличаване на ефективността на процесите по поддържане на железопътната инфраструктура в Република България чрез дългосрочно планиране на ресурсите за поддържане на базата на приоритизиране на ремонтите. Бюджетът на ДП НКЖИ в миналото растеше с много бързи темпове, предвид неосигуряването на средства и от 20 млн. лв. през 2002г. достигна 220-240 млн лв. в последните години, като тази сума е сравнително постоянна от влизане в сила на планирането на разходите в Многогодишен план за поддържане. Съгласно наскоро актуализираната „Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура (петгодишна програма, която е част от Договора между Държавата и ДП НКЖИ) за периода 2015-2019 г. се предвиждат годишни средства в размер на 260-275 милиона лв.

За повишаване на ефективността при експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура, в т.ч. изградената със средства на Структурните и Кохезионния фондове на ЕС, ще допринесат и следните мерки:

- формирането и прилагането на новата тарифна политика в ДП НКЖИ и изготвянето на пазарно ориентирана Методология за формиране на таксите за достъп и използване на железопътната инфраструктура на

компанията. Подписано е Споразумение за предоставяне на консултантски услуги между ДП НКЖИ и ЕИБ за проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ като Бенефициент на ОПТ 2007 – 2013 г.“, финансиран по ОПТ 2007-2013. Подписан е договор между ЕИБ и избрания Изпълнител с началната дата 01.09.2014 г. Основната цел на проекта е подобряване на ефективността на управлението на ресурсите на компанията, чрез формирането на нова тарифна политика по отношение на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ.

- завършването на проект „Проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите в ДП НКЖИ, който засяга основните бизнес процеси на ДП НКЖИ, имащи отношение към управлението и планирането на ресурсите, в т.ч. управлението на поддръжката на железопътната инфраструктура.

- В областта на пътната инфраструктура, финансирането на дейностите по текущото поддържане на пътищата, обект на ОПТТИ бяха регламентирани в два члена от Закона за пътищата, предвид разделението на функциите за тяхната поддръжка между АПИ и НК СИП. За АПИ това бе регламентирано в чл. 44, ал.1, където е казано, че източниците за финансиране на агенцията са субсидии от държавния бюджет и трансфери, предвиждани ежегодно в закона за държавния бюджет на Република България за съответната година, а в чл.2 на същия член е казано, че те се разходват за експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища. Респективно, средствата за НК СИП, която бе отговорна за поименно изброени автомагистрала (АМ "Струма", АМ "Хемус" и АМ "Черно море), финансирането на поддържането бе регламентирано в чл. 28в, ал.1, от Закона в който се казваше, че дейността на НК СИП се финансира от държавния бюджет чрез бюджета на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, както и приходи от винетки и тол такси, ако има такива.

Със закона за изменение на Закона за пътищата, приет на 07.04.2016 г., беше прекратена дейността на държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“. Всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

За увеличаване на ефикасността при поддържане на пътната инфраструктура, включително новопостроената със съфинансиране от Структурните и Кохезионния фондове, се предвижда да бъде изготвено проучване за разработване на нова политика по поддържането на пътната инфраструктура, включително въвеждането на тол такси.

- Средствата за експлоатационни разходи за „Метрополитен“ ЕАД като общинска фирма, създадена да експлоатира Софийския Метрополитен, се осигуряват от бюджета на Столична община.

- В областта на речния транспорт текущото поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”

(ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.

Административен капацитет в сектор „Транспорт”

През първата половина на програмен период 2007-2013 г. основните предизвикателства при създаването и съхранението на административния капацитет на УО и особено на бенефициентите бяха свързани с недостиг на човешки ресурс с необходимото ниво на компетентност, високата степен на текучество на служителите, липсата на достатъчно обучения, стимули и материално-технически условия за работата на служителите, чиито функции са пряко свързани с подготовка, изпълнение и контрол на проекти по ОПТ 2007-2013 г.

Съгласно извършената през 2011 г. текуща оценка, всички бенефициенти без „Метрополитен“ ЕАД срещат затруднения с административния си капацитет за подготовка, управление, изпълнение, мониторинг, контрол и докладване на проекти по ОПТ 2007-2013: „усложнени процедури за управление и контрол (АПИ и НКЖИ), несъпоставимост между системите за управление и контрол и изискванията на ОПТ и неефективно прилагане на разписаните процедури (ИАППД); припокриване на функциите в рамките на съответно звено (НКЖИ и ДППИ); ниска степен на ефективност (НКЖИ, АПИ и ДППИ), ниска (НКЖИ и АПИ) или незадоволителна (ДППИ и ИАПД) степен на изпълнение на отделните фази на проектите”. Проблемите на административния капацитет в железопътния и пътния сектор са неизменно посочвани в Препоръките на Съвета относно НПР 2012 и 2013 г., както и в Позицията на службите на Комисията относно разработването на Споразумението за партньорство и програми за периода 2014-2020 г.

Анализът на силните и слаби страни, благоприятните възможности и заплахите (SWOT анализ) на транспортната система и на видовете транспорт, разработен от Работната група за подготовка на ОПТТИ 2014-2020 г., в процеса на изготвяне на Стратегията за програмата, показва, че към настоящия момент някои от основните предизвикателства са преодоляни в значителна степен. Основните резултати са постигнати чрез изпълнението на поредица от мерки (проекти) от ОПТ 2007-2013 г. (по ПО 5 „Техническа помощ”) и предоставянето на външна експертиза (инициативата JASPERS на ЕИБ, други МФИ), а именно:

- в железопътния сектор бяха разработени и приложени модели за бизнес процесите; методика за управление на проекти, включително институционални мерки за нейното изпълнение; стратегически насоки за развитие и оптимизиране на човешките ресурси и процесите, свързани с въвеждане на нови модели за експлоатация и поддръжка на железния път. В края на януари, 2014 г. приключи проекта „Предоставяне на консултантски услуги във връзка с реструктурирането на железопътния сектор в Република България” с бенефициент УО на ОПТ 2007–2013 г. Изпълнени, с бенефициент ДП „НКЖИ”, са проекти за подобряване на

материално-техническата база, за покриване на разходи, свързани с обучения и развитие на човешките ресурси и за проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите в компанията;

- в пътният сектор беше разработен стратегически бизнес план на АПИ и бизнес модел за функционирането на НК „Стратегически инфраструктурни проекти“. Изпълнени бяха проекти с бенефициент АПИ за подобряване на ефективността на пътният сектор в Република България, за подобряване на материално-техническата база и за покриване на разходи за обучения и семинари на служители, пряко свързани с подготовка, изпълнение и контрол на проекти по ОПТ 2007-2013 г. Приключи проектът за подобряване на материално-техническата база, както и проект за външна експертиза от ЕИБ при разработването на основните пътни проекти с бенефициент НК „Стратегически инфраструктурни проекти“;
- през февруари 2014 г. приключи проектът „Повишаване на административния капацитет на ДППИ за изпълнение на проекти по ОПТ 2007-2013 г.“, финансиран по ПО „Техническа помощ“, изпълнен бе и проектът „Подобряване на материално – техническите условия на ДППИ, в качеството му на конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013 г.“

В последните три години се запазва тенденцията за ниско ниво на текучество на персонала. След проведената през 2012 г. административна реформа нивата на възнаграждения на служителите, ангажирани с подготовка, изпълнение и контрол на проекти по ОПТ 2007-2013 г. в УО и в бенефициентите не се отличават и дори са по-високи от тези на останалите служители. В зависимост от функциите им по длъжностна характеристика, възнаграждението на служителите в УО и на тези в бенефициентите заети с подготовка и контрол на проекти се изплаща изцяло или частично от ПО „Техническа помощ“ на ОПТ 2007-2013 г., а на заетите в звената за изпълнение (и управление) на инфраструктурни проекти – от бюджета на конкретния проект.

През програмния период 2014 – 2020 г. ще е необходимо предприемането на мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати по отношение на повишаване и надграждане на административния капацитет на УО и бенефициентите на ОПТ 2007-2013 г., както чрез използването на ПО 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ 2014-2020, така и чрез продължаване на прилагането на инициативата JASPERS и чрез привличане на експертизата на МФИ - Световна банка, ЕБВР, ЕИБ и др., предоставящи консултантски услуги на управляващи органи и бенефициенти на програмите в областта на укрепването на административния им капацитет и за подготовката и изпълнението на транспортни инфраструктурни проекти.

С оглед на обстоятелството, че до приключване изготвянето на ОПТТИ 2014-2020 г. проектът на нов Закон за държавните помощи, с който се въвежда разпоредба за поддържане на административен капацитет от всички администратори на помощ, включително Управляващите органи по Оперативните програми, все още не е одобрен, то за да се гарантира изпълнението на т. 5 от Общите предварителни условия - „Държавни помощи“, задължение на Управляващия орган на ОПТТИ 2014-2020 г. е да

изгражда и поддържа капацитет в областта на държавните помощи.

Идентифицираните проблеми със забавянето при провеждането на обществените поръчки за избор на изпълнители също за взети в предвид при разработването на ОПТТИ 2014-2020. С цел максимално намаляване на риска от неприключване на проектите в рамките на допустимия период на програмата усилията са насочени към провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители през първата ѝ половина – до средата на 2018 г. Това ще даде възможност, както навременно приключване на съответните договори за изпълнение, така и последващите дейности, свързани с верифициране, сертифициране и одитиране на средствата от ЕС. Отчитайки един от основните проблеми - обжалването на процедурите и спирането на изпълнението им за периода на произнасяне от компетентните инстанции – в ДП „НКЖИ“ са предприети мерки за подобряване процеса на изготвяне на документациите за обществени поръчки чрез въвеждане на ясни и прозрачни критерии за отстраняване и избор на кандидатите, както и за работата на комисиите. На база анализ на основните проблеми, които зависят от ДП „НКЖИ“ като Възложител, считано от 01.08.2014 г. са въведени нови „Вътрешни правила за възлагане на обществени поръчки и контрол на изпълнението на сключените договори в ДП „НКЖИ“.

В АПИ основните мерки за преодоляване и недопускане на нарушения при възлагането и провеждането на обществените поръчки се базират на резултатите от проверките и дадените препоръки в рамките на одитите на операциите от Одитния орган, Сметна палата, ЕК, ИА „ОСЕС“ и др. Основно констатираните проблеми, свързани с възлагането на обществени поръчки, могат да се обособят в две групи: при откриване на процедурите и такива, допуснати при провеждане на процедурите, като за преодоляването им са предприети следните мерки:

1. „**Вътрешните правила** за провеждане на процедури и възлагане на обществени поръчки в АПИ са актуализирани и приведени в съответствие с измененията на ЗОП (обр. ДВ, брой 40 от 13 май 2014 г.)
2. При изготвяне на документациите за участие в процедурите, ведно с приложенията и образците, същите са **изцяло съобразени със ЗОП от м. юли 2014 г.**
3. В съответствие с новия ЗОП, АПИ в качеството си на класически възложител, **поддържа профил на купувача на официалния сайт на възложителя**, като чрез публичния достъп до документите по възлагане на обществени поръчки ще се осигури пълна публичност и прозрачност и възможност да се осъществи и обществен контрол.
4. Повишаване на административния капацитет на служителите, надграждане на придобитите знания и умения и непрекъснато повишаване на квалификацията на служителите чрез участие в специализирани **обучения и семинари** в областта на обществените поръчки, организирани както от български, така и от международни институции.

На национално ниво на 09.07.2014 г. Министерският съвет прие Национална стратегия за развитие на сектора обществени поръчки в България за периода 2014 - 2020 г. Изпълнението на стратегията ще допринесе до

усъвършенстване на правната и институционалната рамка в областта на обществените поръчки, повишаване на публичността и прозрачността при тяхното възлагане.

При разработването на цялостната ОПТТИ 2014-2020 са взети под внимание и отразени следните, приложими елементи на Позицията на службите на Комисията относно изготвянето на споразумение за партньорство и програми в България за периода 2014-2020 година:

- Идентифицираните като основни предизвикателства недостатъчно развитие на инфраструктурата (не добра свързаност и недостатъчна поддръжка и реконструиране на националната и Трансевропейската транспортна мрежа; ниска международната достъпност на „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, включително железопътния, сухопътния, вътрешноводния и морския транспорт; лошото техническо състояние на железопътната инфраструктура), проблемите на бенефициентите на ОПТ 2007-2013 (с изключение на „Метрополитен“ ЕАД) по отношение на административния им капацитет за подготовка и за управление на проекти и необходимостта от цялостни реформи в сухопътния и железопътния сектор;
- Всички препоръки за насочване и пренасочване на инвестициите по определените от Комисията финансови приоритети „Модерна инфраструктура за растеж и работни места“ и „Екологосъобразна икономика с ефективно използване на ресурсите“;
- Специфичните предварителни условия, които са от решаващо значение за успешното изпълнение на горепосочения приоритет за финансиране, включително и на необходимостта от цялостен национален план за транспорта с изрична глава за развитие на железопътния транспорт, включващ подходящо приоритизиране на инвестициите в „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа и във второстепенната мрежа (включително обществения транспорт на регионално и местно равнище);
- Приоритетите за Европейско Териториално Сътрудничество и най-вече изискването да се включват целите на стратегията на ЕС за региона на река Дунав (EUSDR), като инвестиционните приоритети, които са от най-голямо значение за EUSDR в България, са връзките с Трансевропейската транспортна мрежа и подобряването на корабоплаването по река Дунав;
- Възможностите за допълване с други инструменти на ЕС и по-специално на Механизма за свързване на Европа (за финансиране на проекти във връзка с „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, както и с изграждането на системи за управление на трафика или на връзки между различни видове транспорт) и съответните финансови инструменти за привличане на частни средства за изграждане на транспортна инфраструктура. Взета е под внимание и възможността за финансиране на финансовия недостиг за проектите по ОПТТИ от ЕИБ чрез заемни средства;
- Разпоредбите за ефективно програмиране и изпълнение на програми;
- Оценката на нуждите от финансиране във връзка с тематичните цели (ТЦ);

- Административните разпоредби по отношение на административния капацитет, човешките ресурси, системите за управление и контрол, ефективността на процедурите, участието на заинтересовани страни и партньорството.

Стратегия на ОПТТИ

Стратегията на Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020 е разработена и се основава на поредица от релевантни документи в унисон с приложимите Общностни и национални стратегии и политики. Тя е изготвена на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор, изработен за целите на програмата.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007-2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

За железопътната инфраструктура това е направлението Драгоман - София - Пловдив - Бургас. В рамките на ОПТ 2007-2013 бяха финансирани и са в процес на приключване инвестиционни проекти по участъци от жп линиите София - Пловдив (участъка Септември - Пловдив) и Пловдив - Бургас (участъците Михайлово - Калояновец, Стара Загора - Зимница и Церковски - Бургас). Също в рамките на ОПТ 2007-2013 бяха финансирани и са в процес на приключване проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направлението Драгоман - София - Пловдив - Бургас, а именно: участъците Пловдив - Оризово, Страджа - Церковски, жп възли Бургас, Пловдив и София, както и участъците София - Елин Пелин - Ихтиман - Септемри и Драгоман - София. В рамките на ОПТТИ 2014-2020 се предвиждат инвестиции в строителни работи по участъци от направлението Елин - Пелин - Пловдив - Бургас, а именно: участъците Елин Пелин - Ихтиман, Ихтиман - Костенец и оставащите участъци по линията Пловдив - Бургас (Фаза 2), докато инвестициите в железопътните участъци Волюяк - София и София - Елин Пелин и Костенец-Септември, както и развитието на железопътен възел Пловдив се предвижда да бъдат финансирани със средства от Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

За пътната инфраструктура основен приоритет е завършването на АМ „Струма“. Общият генерален план за транспорта предвижда завършването на автомагистралата до гръцката граница (проектът е определен като приоритетен), за да се свърже директно с гръцката пътна мрежа на юг до Солун и Атина. В рамките на ОПТ 2007-2013 бяха финансирани и са в процес на приключване инвестиционни проекти по участъци от АМ „Струма“ (ЛОТ1 Долна Диканя - Дупница, ЛОТ 2 Дупница - Благоевград и ЛОТ 4 Сандански - Кулата). Предвижда се дейностите по завършване на АМ „Струма“ лот 3 Благоевград-Сандански да бъдат финансирани по ОПТТИ 2014-2020 г. Също така е необходимо да бъде реализирана фаза 2 от проект АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на СОП“.

Другите два приоритетни проекта: изграждане на АМ Хемус и изграждане на тунел под връх Шипка – фаза 2 от проект „Обход на гр. Габрово с тунел

под връх Шипка” ще се финансират със средства от Държавния бюджет и/или от международни финансиращи институции. При наличие на средства в рамките на ОПТТИ 2014-2020 г., те ще се използват за изграждане на АМ Хемус и тунела под връх Шипка.

Успешно приключи и инвестиционен проект „Връзка на АМ „Хемус” със Софийски Околовръстен Път” – пътен възел Яна”, финансиран по ОПТ 2007-2013. Друг важен инвестиционен проект, който се финансира от ОПТ 2007-2013 и е в процес на изпълнение е проект „Обход на гр. Габрово” – Фаза 1. Също в рамките на ОПТ 2007-2013 бяха финансирани и са в процес на приключване проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направленията на АМ „Струма” и АМ „Хемус”, както и проект „Обход на гр. Габрово” – Фаза 2 с изграждане на тунел под връх Шипка. Друго важно направление е път I-1/E79 Ботевград - Враца - Монтана - Видин, по което са определени два отделни участъка: Видин - Враца и Мездра - Ботевград. Подготовката на строителството на двата участъка се финансира по ОПТ 2007 – 2013 г. Строителните работи по тези участъци са включени в новата Програма „Европейски транспортни коридори“. След успешни първоначални преговори с Европейска инвестиционна банка (ЕИБ) и Международна банка за възстановяване и развитие (МБВР), се подготвя предложение до Министерство на Регионалното развитие и благоустройството и Министерство на финансите за финансиране на проект „Европейски транспортни коридори“ с Държавни инвестиционни заеми от ЕИБ и МБВР.

За метро транспорта в град София основните инвестиции са съсредоточени върху изграждането на трети метродиаметър. В рамките на ОПТ 2007-2013 успешно приключиха инвестиционните проекти за разширение на метрото в София в отсеките Пътен възел „Надежда” - бул. „Черни връх” и „Младост“ I – „Цариградско шосе”. В процес на изпълнение са инвестиционни проекти в отсеките „Цариградско шосе“ - Летище София и „Младост“ I - Бизнес център „Младост“ 4, финансирани по ОПТ 2007-2013. Също в рамките на ОПТ 2007-2013 беше финансиран и е в процес на приключване проекта за подготовка на строителство на инвестиционния проект за изграждане на трети метродиаметър в град София „бул. Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел”. В рамките на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъдат финансирани инвестиции по направлението на трети метродиаметър в град София „бул. Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел”.

В рамките на ОПТТИ 2014-2020 ще продължи финансирането на инвестиции във внедряване на интелигентни системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.

Дейностите целящи внедряване на интелигентни системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на железопътния транспорт се базира на два основни стратегически документа:

„Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013 – 2030 г.“), която съдържа 11 стратегии за отделните подсистеми, както и една обща стратегия (одобрени от министъра на МТИТС през 2013 г.). Обхванати са както ТСОС за конвенционална

железопътна система, така и трансверсалните ТСОС, които се прилагат задължително както за конвенционални, така и за високоскоростни линии. Сред основните стратегии, изискващи включването внедряването на интелигентни съвременни системи за управление на влаковото движение в инвестиционните приоритети на ОПТТИ 2014 – 2020, са:

- Стратегията за внедряване на ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ (Регламент 62/2006/ЕО)
- Стратегията за внедряване на ТСОС „Телематични приложения за превоз на пътници“ (Регламент 454/2011/ЕО)
- Стратегия за внедряване на ТСОС „Експлоатация и управление на движението на трансевропейската железопътна система“ (Решение 2012/757/ЕС).

За всяка от стратегиите има изготвени и одобрени актуализирани национални планове.

„Стратегията за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България“ и **„Националният план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“** са одобрени от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията през 2012 г. Отчитайки, че географският обхват на приложимост на ТСОС се разширява, тяхното внедряване следва да обхване не само коридорите по „основната“ мрежа и „разширената“ мрежа, а да бъдат прилагани на цялата територия на страната, т.е. с обхват цялата железопътна мрежа.

В изпълнение на приложимото европейско законодателство и на националните Стратегия и План, ДП „НКЖИ“ ще внедрява ERTMS в пълен обхват (подсистеми за сигнализация ETCS и за телекомуникации GSM-R) по протежение на основните направления, по които ще се реализират инвестиционните проекти, предвидени за съфинансиране от ОПТТИ 2014-2020 (Приоритетна ос 1) и от МСЕ. За участъка София-Септември се предвижда финансиране по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ за оборудване с ETCS, докато оборудването с GSM-R вече е изпълнено със средства от ОПТ. С това ще се постигне широкообхватно покритие на мрежата чрез внедряване на ERTMS по железопътните линии София – Септември и Пловдив - Бургас.

Техническа помощ от JASPERS беше използвана за анализ на съществуващите стратегически документи (с фокус върху ОПТТ), като основните констатации са следните: в анализа на ОПТТ е поставен основен акцент върху инфраструктурата, и в по-малка степен върху проблеми, свързани с организацията и експлоатацията; въпреки че в своята цялост подходът за анализ на проблемите е правилен, би следвало да бъде развит по-задълбочено и анализът на организацията и експлоатацията, особено как същите се свързват с качеството и използването на инфраструктурата; принципно, в ОПТТ липсва оценка на взаимозависимост, която да идентифицира причинно-следствените връзки и основните причини за установените проблеми.

Основните заключения и препоръки от горния анализ са, както следва:

› Общият подход и обхватът на ОПТТ са напълно в съответствие

очакванията за един транспортен план. Въпреки че някои въпроси не са разгледани в достатъчна дълбочина, те не намаляват съответствието на общата структура.

› Времевият хоризонт на GTMP е уместен, обхващащ 20-годишен период до до 2030 г., което напълно покрива хоризонта на текущия програмен период на ОПТТИ - 2014-2020 г.

› ОГПТ е придружен от инструмент за подробен анализ (транспортен модел), който е разработен с помощта на сравнително богата база данни. Въпреки че моделът е разработен с помощта на сравнително сложна структура, той е важен за разбирането на съществуващите и бъдещи инфраструктурни проблеми, които са свързани с идентифицирането на мерки.

› ОГПТ включва списък от мерки и е подложен на СЕО. Процедурата за СЕО отговаря на със законодателството. ОГПТ е одобрен от Министерството на околната среда и водите.

› Идентифицирани са пропуски, които обхващат редица области и се изразяват до голяма степен в следното:

- Необходимо е да се осигури по-добра връзка между цели, проблеми и мерки, за да се гарантира идентифицирането на по-широк кръг от интервенции, с цел да се отговори на специфичните изисквания на транспортния сектор
- Когато се обмислят евентуални интервенции, да се обръща по-голямо внимание на организационните и оперативни мерки
- В изискванията за изграждане на капацитет в транспортния сектор да се вникне по-задълбочено, с цел постигане на връзка с различните мерки, които са идентифицирани
- Да се извърши обща актуализация на анализа и оценките, като се използват по-нови транспортни данни и връзки с актуални документи, определящи транспортните политики
- Трябва да се направи сериозна разлика между резултатите от Транспортния план и последващото програмиране, което определя краткосрочните приоритети и източниците на финансиране.

Стратегията допринася за постигане на целите на Стратегия „Европа 2020” и е съобразена с насоките за развитие на Европейската транспортна политика и Транс-европейската транспортна мрежа, с националните политики, както и с изводите и препоръките, дефинирани в анализа на социално-икономическото развитие и стратегията на Споразумението за партньорство.

Основните документи, свързани със стратегията на „ОПТТИ 2014-2020”, са както следва:

- **„Стратегия „Европа 2020”²** за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж обуславя целите и приоритетите на ОПТТИ да бъдат в съответствие с целите на ЕС за постигане на икономическо, социално и териториално сближаване. ОПТТИ има принос и към трите стълба на стратегията с акцент към устойчив растеж за насърчване на по-екологична и по-

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:BG:PDF>

конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите, което съотнесено към транспортния сектор предполага модернизирани и изграждане на невъглероден транспортен сектор за постигане на повишена конкурентоспособност чрез комбинация от мерки като интелигентно управление на трафика чрез модерни навигационни и информационни системи за Черно море и река Дунав, подобрена логистика, стремеж към намаляване на емисиите на CO₂ за автомобили, за авиационния и морския сектор, определяне на общи стандарти и развитие на необходимата инфраструктура, както и за ускоряване на изпълнението на стратегически проекти с висока добавена стойност за Европа, насочени към критически точки, в частност трансгранични отрязъци и интермодални възли.

- **„Национална програма за реформи”**³ - национален документ, който се актуализира ежегодно в изпълнение на Стратегия „Европа 2020“.

- **„Национална програма за развитие: България 2020” (НПР БГ2020)**⁴ е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г.

- **„Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство”**⁵ включва мерки за осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността.

- **„Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа”** (Регламент (ЕС) № 1315/2013⁶ имат за цел да допринесат за устойчива мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността.

- **„Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.”**⁷ – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.

- **„Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.”**⁸ дефинира следните цели на националната транспортна политика:

Постигане на икономическа ефективност

Развитие на устойчив транспортен сектор

Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020, както и на ОПТ 2007-2013, е **„Развитие на устойчива транспортна система”**, която съответства на посочените по-горе тематични цели.

Ще продължи изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които допринасят за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на участъци с недостатъчен капацитет в нея,

³ <http://www.eufunds.bg/document/1064>

⁴ <http://www.eufunds.bg/document/4354>

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:BG:PDF>

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:EN:PDF>

⁷ <http://www.bgregio.eu/media/files/Programirane%20&%20ocenka/Programirane%202014-2020/NKPR%20proekt.pdf>

⁸ http://www.mtitc.government.bg/upload/docs/Transport_Strategy_2020_last_r.pdf

намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт. С постигането на общата цел на програмата и съответно приносът към изпълнението на ТЦ № 4 („Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“) и на ТЦ № 7 („Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“), ще се допринесе за реализацията на концепцията за конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система, както и за постигане на желаната устойчива мобилност на хора и стоки, насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване, общественото благополучие, безопасност и сигурност за европейските граждани, като се вземат предвид екологичните аспекти, в т.ч. промяната на климата, замърсяването на въздуха и защитените зони.

Изпълнението на конкретните мерки по ОПТТИ ще има конкретен принос и въздействие към националните цели 20-20-20 по политиката за изменение на климата. В Третия национален план за действие за изменение на климата сектор транспорт е посочен като един от основните източници на емисии на парникови газове. Причините за това са приватизацията на автомобилния транспорт, значителното съкращаване на субсидиите за железопътния транспорт и закриването на железопътни маршрути, водещо до промяна в структурата на транспорта – от железопътен в автомобилен. Най-значителен е приносът към увеличаване емисиите на парникови газове от страна на личните автомобили, следван от този на тежкотоварните автомобили. През 2009 г. личните и тежкотоварните автомобили са източник на съответно 60% и 21% от общите емисии в сектора. Допълнително, след въвеждане в експлоатация на Линия 3 на метрото в София към 2020 г., се очаква намаление на автомобилния трафик с 21 000 автомобила/ден., което ще доведе до намаляване на задръстванията и ще създаде условия за повишаване на средната скорост за градския транспорт по централните маршрути.

Мерките, които ще бъдат изпълнявани по Плана за действие са насочени в следните направления:

- Намаляване на емисиите от транспорта - Намаляване потреблението на горива
- Диверсификация на превозите
- Информирание и обучение на потребителите - ОПТТИ предвижда финансиране на следните конкретни мерки с пряк ефект и по четирите направления, допринасящи за постигането на националните цели по изменението на климата:
 - По приоритетна ос 1 - увеличаване дела на железопътния транспорт
 - По приоритетна ос 2 - модернизация на съществуваща пътна инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на движение на автомобилните двигатели
 - По приоритетна ос 3 - намаляване относителния дял на пътуванията с лични моторни превозни средства чрез подобряване и развитие на

обществения градски транспорт и увеличаване на дела на обществения електротранспорт

За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети на тематични цели № 7 и № 4 са формулирани седем специфични цели.

Първата специфична цел е **„Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“**.

Втората специфична цел е **„Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“**.

Третата специфична цел е **„Увеличаване на потенциала за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас“**.

Четвъртата специфична цел е **„Увеличение на използването на метрото“**.

Петата специфична цел е **„Подобряване на управлението на транспорта чрез чрез внедряване на иновативни системи“**.

Шестата специфична цел е **„Подобряване на управлението на железопътната мрежа“**.

Седмата специфична цел е **„Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“**.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. В програмата са формулирани следните **приоритетни оси**:

1. „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа”
2. „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
3. „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
4. „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”
5. Техническа помощ.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт. Също така, където е приложимо, ще бъде използвано финансиране със средства от Механизма за свързване на Европа (МСЕ). Основният принцип при избор на проекти за финансиране по МСЕ е проектите да отговарят на изискванията за финансиране по МСЕ, да имат

трансграничен ефект и да бъдат съпроводени с поети ангажименти за подходящи инвестиции от съответната съседна страна – например проекта за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък на река Дунав, реконструкцията на жп линията Волюжк - София и др.

За подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав са необходими съвместни действия от българска и румънска страна. По проект ISPA 2005/RO/16/P/PA/002.01 се извърши предварителната подготовка на бъдещите интервенции. Предстои подготовка на мерките за осигуряване на условията за нормално корабоплаване да се осъществят в програмен период 2014-2020 г. със средства от Механизма за свързване на Европа. Проектът ще допринесе за постигане на следните резултати на Приоритетна област 1a на Европейската стратегия за региона на река Дунав - “Нарастване на товарния транспорт по реката с 20% през 2020 г. в сравнение с 2010 г.” и “Преодоляване на препятствията за корабоплаването, като се отчетат специфичните характеристики на всеки отделен участък от поречието и спомагателните канали и създаване на ефективно управление на инфраструктурата за вътрешно воден транспорт до 2015 г. Проектът е включен в Плана за действие на съвместния комитет за устойчиво развитие на вътрешния воден транспорт, в общия българо-румънски участък на река Дунав, създаден през 2012 г. между България и Румъния.

- 1.1.2. Обосновка на избора на тематични цели и съответстващите им инвестиционни приоритети предвид споразумението за партньорство въз основа на набелязаните регионални и когато е уместно - национални нужди, включително необходимостта от справяне с предизвикателствата, посочени в съответните препоръки за отделните държави, приети съгласно член 121, параграф 2 от ДФЕС, и относимите препоръки на Съвета, приети съгласно член 148, параграф 4 от ДФЕС, като се взема предвид предварителната оценка.

Таблица 1: Обосновка на избора на тематични цели и инвестиционни приоритети

Избрана тематична цел	Избран инвестиционен приоритет	Обосновка на избора
04 - „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори”	4e - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ „Споразумение за партньорство“: <i>Стратегически приоритет 3: „Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж“</i>, Под-приоритет 3.2 ➤ „Национална програма за реформи“: Национална цел 3 по пакет „Климат-енергетика“ „Национална програма за развитие България 2020“: Връзка с Цел 2. „Изграждане на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението”, Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” и следните приложими под-приоритети: - Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората - Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт ➤ Допълнителни приоритети в „Насоки за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа - Регламент (ЕС) № 1315/2013” ➤ Бяла книга – 2011 г. Връзка с анализа на нуждите: - Необходимост от подобряване на качеството на транспортните услуги, повишаване на безопасността и сигурността на транспорта и опазване на околната среда.
07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури	7 a/i - Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство посредством инвестиции в TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> ➤ „Споразумение за партньорство” – <i>Стратегически приоритет 3, Под-приоритет 3.1</i> ➤ „Национална програма за реформи” - Национална цел 3 по пакет „Климат-енергетика“ и Специфична препоръка 7 на Съвета на ЕС от юли 2013 г. ➤ „Национална програма за развитие: България 2020”, цел № 2, приоритет № 8 ➤ Бяла книга – 2011 г. ➤ Насоки за развитие на TEN-T ➤ Стратегия за развитие на транспортната система на

		<p>Република България до 2020 г.</p> <p>➤ Национална концепция за пространствено развитие 2013-2025 – Стратегическа цел № 1, Приоритет 1.4</p> <p>Връзка с анализа на нуждите:</p> <p>- изграждане и/или доизграждане и/или реконструкция на: участъци от приоритетните железопътни и пътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа; железопътни и пътни връзки към морските и вътрешно-водните пристанища, интермодалните терминали и летищата</p> <p>- внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика, както и от въвеждане и разгръщане на телематични приложения.</p>
07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури	7с - Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност.	<p>➤ „Споразумение за партньорство” – Стратегически приоритет 3, Под-приоритет 3.1</p> <p>➤ „Национална програма за реформи” - Национална цел 3 по пакет „Климат-енергетика“ и Специфична препоръка 7 на Съвета на ЕС от юли 2013 г.</p> <p>➤ „Национална програма за развитие: България 2020”, цел № 2, приоритет № 8</p> <p>➤ Бяла книга – 2011 г.</p> <p>➤ Насоки за развитие на TEN-T</p> <p>➤ Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.</p> <p>➤ Национална концепция за пространствено развитие 2013-2025 – Стратегическа цел № 1, Приоритет 1.4</p> <p>Връзка с анализа на нуждите:</p> <p>- изграждане и/или доизграждане и/или реконструкция на: участъци от приоритетните железопътни и пътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа; железопътни и пътни връзки към морските и вътрешно-водните пристанища, интермодалните терминали и летищата</p> <p>- внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика, както и от въвеждане и разгръщане на телематични приложения.</p>
07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с	7d - Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за	<p>➤ „Споразумение за партньорство” – Стратегически приоритет 3, Под-приоритет 3.1</p> <p>➤ „Национална програма за реформи” - Национална цел 3 по пакет „Климат-енергетика“ и Специфична препоръка 7 на</p>

<p>недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури</p>	<p>намаляване на шума</p>	<p>Съвета на ЕС от юли 2013 г.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ „Национална програма за развитие: България 2020”, цел № 2, приоритет № 8 ➤ Бяла книга – 2011 г. ➤ Насоки за развитие на TEN-T ➤ Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. ➤ Национална концепция за пространствено развитие 2013-2025 – Стратегическа цел № 1, Приоритет 1.4 <p>Връзка с анализа на нуждите:</p> <p>- изграждане и/или доизграждане и/или реконструкция на: участъци от приоритетните железопътни и пътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа; железопътни и пътни връзки към морските и вътрешно-водните пристанища, интермодалните терминали и летищата</p> <p>- внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика, както и от въвеждане и разгръщане на телематични приложения.</p>
-------------------------------------------------------------------------	---------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1.2. Обосновка на разпределението на финансовите средства

Обосновка за разпределението на финансовите средства (подкрепа от Съюза) за всяка тематична цел и където е целесъобразно — за всеки инвестиционен приоритет, в съответствие с изискванията за тематична концентрация, като се взема предвид предварителната оценка.

Разпределението на средствата по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. се обуславя главно от идентифицираните национални нужди, които могат да бъдат адресирани със средства от КФ и ЕФРР, както и от приложимите Европейски и национални политики за развитие на транспортната система на страната, с оглед постигане на целите на стратегия „Европа 2020”, както и Позицията на службите на Европейската комисия. Стратегията на Оперативната програма се концентрира основно върху завършването на липсващите железопътни и пътни връзки по TEN-T мрежата на територията на страната и насърчаването на интермодалния транспорт.

При определянето на разпределението на финансовите средства по КФ от ОПТТИ е взет под внимание извършения анализ на инвестициите в развитие на транспортна инфраструктура, финансирани със средства по ОПТ 2007-2013. Разпределението на финансовите средства по КФ от ОПТ 2007-2013 е 341 390 809 евро за железопътна инфраструктура (27.19%) и 727 669 892 евро за пътна инфраструктура (57.95%), като останалата част от 186 609 191 евро (14.86%) е инвестирана в развитие на метрото в град София. Фактичното съотношение на инвестициите по КФ по ОПТ 2007-2013 между железопътна и пътна инфраструктура е 32% / 68% или повече от 2 пъти в полза на инвестициите в пътна инфраструктура. Тази тенденция за разпределение на средствата за инвестиции за развитие на железопътната и пътната инфраструктури е променена в ОПТТИ, при което средствата за инвестиции са поравно разпределени между железопътния и пътния сектор.

В тази връзка 50% от средствата по КФ са предвидени за инвестиции в железопътна инфраструктура по приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа” – инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното Единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”. В допълнение на инвестициите по ОПТТИ, със средства от Механизма за свързване на Европа се предвижда да се извърши модернизация на ж.п. линия „Волуяк – София”, както и участъците „София - Елин Пелин”, „Костенец-Септември“ и проект за „Модернизация на Възел Пловдив“.

По приоритетна ос 2 на програмата „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”, инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”, за инвестиции в пътната мрежа на страната са заделени другите 50% от средствата по КФ.

По приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт” са предвидени 77.5% от средствата по ЕФРР за инвестиции в подобряване на инфраструктурата за интермодалните превози и повишаване качеството на услугите за пътници и товари - инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” –3.3%

и инвестиционен приоритет „Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата” – 74.2%.

Останалите 22.5% от средствата по ЕФРР са разпределени между приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта” и приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на програмата, съответно 13.7% и 8.8%. Средствата по приоритетна ос 4 са разпределени между следните инвестиционни приоритети – инвестиционен приоритет „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност” 7.6% и инвестиционен приоритет „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума” 6.1%.

Таблица 2: Преглед на инвестиционната стратегия на оперативната програма

Приоритетна ос	Фонд (ЕФРР ⁹ , Кохезионен фонд, ЕСФ ¹⁰ или ИМЗ) ¹¹	Подкрепа от Съюза ¹² (в евро)	Дял (%) от общата подкрепа от Съюза за оперативната програма ¹³	Тематична цел ¹⁴ / Инвестиционни приоритети ¹⁵ / Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет	Общи и специфични за програмата показатели за резултати, за които е определена целева стойност
1	КФ	572 343 631.00	35.67 %	<p>▼ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури”</p> <p>▼ 7i - Предоставяне на подкрепа за мултимодалното Единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;</p> <p>▼ 1 – Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа</p>	[1.1, 1.2, 1.3]
2	КФ	572 343 630.00	35.67 %	<p>□ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури”</p> <p>□ 7i - Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;</p> <p>□ 1 - Отстраняване на „тесните места” по пътната Трансевропейска транспортна мрежа</p>	[2.1]

⁹ Европейски фонд за регионално развитие

¹⁰ Европейски социален фонд

¹¹ Инициатива за младежка заетост

¹² Общ размер на подкрепата от Съюза (включително основно разпределение и резерв за изпълнение)

¹³ Информация по фондове и по приоритетни оси

¹⁴ Наименование на тематичната цел (не се прилага за техническа помощ)

¹⁵ Наименование на инвестиционния приоритет (не се прилага за техническа помощ)

3	ЕФРР	356 300 000.00	22.21%	<input type="checkbox"/> 04 - „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори” <input type="checkbox"/> 4e - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата. <input type="checkbox"/> 1 – Увеличение на използването на метро <input type="checkbox"/> 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури” <input type="checkbox"/> 07a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” <input type="checkbox"/> 1 – Увеличение на потенциала за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас	[6,8]
4	ЕФРР	62 944 591.00	3.92%	<input type="checkbox"/> 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури” <input type="checkbox"/> 7c - „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност” <input type="checkbox"/> 1 - Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи <input type="checkbox"/> 7d - „Разработване и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шумовото замърсяване” <input type="checkbox"/> 2 – Подобряване на управлението на железопътната мрежа	[12, 1, 2, 9]
5	ЕФРР	40 517 316.00	2.53%	1 - Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа	[19,17,18,15,16,14]

РАЗДЕЛ 2 ПРИОРИТЕТНИ ОСИ

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

2.A Описание на приоритетните оси, различни от техническа помощ

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

2.A.1 Приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”

2.A.1.1 Обосновка за определянето на дадена приоритетна ос, която обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд (където е приложимо)

(Позоваване: член 96, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетната ос не обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд.

Идентификация на приоритетната ос	1
Наименование на приоритетната ос	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”

<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти, организирани на равнището на Съюза	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез ръководено от общностите местно развитие	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> За ЕСФ: Цялата приоритетна ос е предназначена за социални иновации, за транснационално сътрудничество или и за двете	<i>Н/П</i>

2.A.1.2 Фонд, категория региони и основа за изчисляване на подкрепата от Съюза

(повтаря се за всяка комбинация в рамките на приоритетната ос)

Фонд	Кохезионен фонд
Категория региони	Н/П
Основа за изчисляване (публично или общо)	публично
Категория региони за най-отдалечените региони и северните слабо населени райони (където е приложимо)	Н/П

2.A.1.3 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

Идентификация	7i
Инвестиционен приоритет	„Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”

2.A.1.4 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	1
Специфична цел	„Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“
Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС	С изпълнението на планираните дейности се очаква постигането на следните основни резултати: - повишени скорости по железен път; - повишена оперативна съвместимост за превози по железница

	<i>- ръст на пътническите и товарни превози с железопътен транспорт.</i>
--	--------------------------------------------------------------------------

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Специфична цел</i>		<i>„Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“</i>						
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Базова стойност</i>	<i>Базисна година</i>	<i>Целева стойност¹⁶ (2023 г.)</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
1.1	<i>Допустими максимални скорости по железен път</i>	<i>км/ч</i>	<i>Н/П</i>	<i>94.8/ч</i>	<i>2013</i>	<i>137.3 км/ч</i>	<i>Референтен документ за мрежата, ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“</i>	<i>На годишна база</i>
1.2	<i>Извършена работа с пътнически железопътен транспорт</i>	<i>млн. пътнико-километра</i>	<i>Н/П</i>	<i>1 825.8</i>	<i>2013</i>	<i>1 917</i>	<i>НСИ</i>	<i>На годишна база</i>

¹⁶

За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

1.3	<i>Извършена работа товарни превози по железница</i>	<i>млн. ткм</i>	<i>Н/П</i>	3 246	2013	3 400	<i>НСИ</i>	<i>На годишна база</i>
-----	--------------------------------------------------------------	-----------------	------------	-------	------	-------	------------	----------------------------

Базовата стойност на индикатора за максимални допустими скорости по железен път е определена въз основа на настоящите скорости по железопътните участъци, предмет на приоритетните операции (Пловдив – Бургас Фаза 2 (99.4 км/ч), и Елин Пелин – Ихтиман - Септември (77.9 км/ч), съгл. Референтния документ за 2013 г.¹⁷Целевата стойност е определена въз основа на планираните максимални скорости след изпълнение на операциите (съответно 130 км/ч за Пловдив – Бургас фаза 2 и 160 км/ч за Елин Пелин - Ихтиман - Септември.)

Базовите стойности на показателите за извършена работа с пътнически и товарни жп превози се отнасят за цялата железопътна мрежа. Въз основа на данни от ДП НКЖИ за преминали пътнически и товарни влакове по участъци, средна населеност и средно нето натоварване на влак са определени базовите стойности за проектите по приоритетната ос: съответно 26% от пкм и 21% за товарните превози. Отчитайки негативната тенденция за спад на търсенето на пътнически пътувания по железница (-4.4% средногодишно за периода 2008 – 2012 г.), е определена целева стойност за 5% ръст на извършената работа за превоз на пътници към 2023 г., която съответства на 20% ръст на превозените пътници по проектите на ПО 1. Целевата стойност по отношение на извършената работа с товарни превози по железница е ръст от 4.0% на национално ниво, което съответства на 20% повече товари, превозени по линиите, предмет на операциите по ПО 1.

¹⁷

<http://www.rail-infra.bg/%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BD-%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82/>

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ¹⁸ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н/ П	Н/ П	Н/П	Н/П	
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н/ П	Н/ П	Н/П	Н/П	

¹⁸ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹⁾)

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ²⁰ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

¹⁹ Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

²⁰ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.A.1.5 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.A.1.5.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>Примерни допустими дейности:</p> <p>Изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци и мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа.</p> <p>Дейностите за подобряване и модернизация на железопътната линия от Пловдив до Бургас, са насочени основно към модернизация и подновяване на инфраструктурните системи и въвеждане на скоростни влакове от София до Бургас. Необходимо е през програмен период 2014-2020 г. да бъде завършена модернизацията на ж.п. линията Пловдив – Бургас, като в допълнение на инвестицията в програмен период 2007-2013 г. се осигури модернизацията/рехабилитацията на участъците Скугаре-Оризово, Стралджа-Церковски, модернизацията на участъци Оризово-Михайлово, Ямбол-Зимница и др., полагането на оптичен кабел по трасета извън включените във фаза I на проекта, включително проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация. В допълнение се предвижда изпълнението на отделен проект за проектиране и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол. Проектът за модернизация на железопътната линия Пловдив – Бургас е приоритетен според Общият генерален план за транспорта.</p> <p>По отношение модернизацията на железопътната линия София - Пловдив, която стартира през предходния програмен период (участък Септември – Пловдив) е необходимо през програмен период 2014-2020 г. да се осигури финансиране на строителството на участъка от Елин Пелин до Костенец. За останалите участъци по линията София – Септември, средствата за изграждането им са осигурени от МСЕ. Заедно с модернизацията на ж.п. линията Пловдив – Бургас (през миналия и настоящия програмни периоди) ще се осигури скоростен маршрут, с подобрена надеждност и увеличен капацитет в участъка между столицата и Черно море. Проектът е приоритетен според Общия генерален план за транспорта.</p>	

Модернизацията на ж.п. линия София - Пловдив, заедно със завършването на реконструкцията и електрификацията на железопътната линия Пловдив – Свиленград по Ориент/източно средиземноморския коридор: участък Първомай – Свиленград и електрификацията и реконструкцията на железопътната линия Свиленград – турска граница по Оперативна програма „Транспорт” през миналия програмен период 2007-2013 г., ще осигурят по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София – Пловдив – Истанбул.

За изпълнение на тези дейности се предвижда в рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 да бъдат финансирани следните инвестиционни проекти:

- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас Фаза II;
- Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец.

И двата проекта са част от основната Трансевропейска транспортна мрежа.

За финансиране по Механизма за свързване на Европа са предвидени инвестиции по направленията Волюяк - София - Елин Пелин и Костенец - Септември. Подготовката за извършване на строителните дейности е изцяло финансирана по ОПТ 2007-2013 за следните участъци – жп възел София, София-Елин Пелин и възел Пловдив, като за всеки един проект етапа на подготовка до достигане степен „зрял” проект е на следната фаза:

- Жп възел София, в участъка София-Волюяк - готов идеен проект, извършени теренно-археологически проучвания,; изготвен доклад за ОВОС през 2014 г. и провеждане на отчуждения – не са приложими
- София-Елин Пелин - готов идеен проект, технически проект до края на 2017 г., доклад за ОВОС - неприложимо и провеждане на частични отчуждения до 2018 г.
- Участък Костенец-Септември - готов технически проект в края на 2016 г.; доклад за ОВОС през 2014 г. и провеждане на отчуждения до края на 2017 г.
- Възел Пловдив - готов идеен проект и доклад за ОВОС в края на 2015 г.; провеждане на отчуждения - неприложимо.

В допълнение има налична подготовка на инвестиционни проекти за модернизация на жп линии, но с недостатъчна степен на „зрялост”, по други важни направления за които ще се търсят алтернативни източници за финансиране на строителните дейности, а именно – Медковец-София (подготовката е финансирана по ОПТ 2007-2013), София-Перник-Радомир (подготовката е финансирана по ОПТ 2007-2013) и Радомир-Кулата (подготовката е като част от „Проучвания относно изграждането на Железопътен приоритетен проект № 22” на територията на Република България).

Потенциални бенефициенти:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура”

2.A.1.5.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>**При определянето на операциите, включени в списъка с инвестиционни проекти за финансиране по приоритетните оси на ОПТТИ 2014-2020 са взети под внимание²¹:</p> <ul style="list-style-type: none">- прогнозите за търсенето на транспортни услуги за 2020 и 2030 г.- нуждата за привеждане на инфраструктурата по основната и разширена Трансевропейска мрежа към техническите стандарти, определени в чл. 39 на Регламент (ЕС) 1315/2013 и- синергия с ОПТ 2007-2013, както и с други програми и финансови инструменти, в т.ч. Механизма за свързване на Европа. <p>Процесът на подбор и оценка на проектите протича на два етапа – оценка за допустимост на предложението и оценка за подбор на същото.</p> <p>В първият етап се обръща внимание на необходимостта от връзка и съответствие с основните стратегически, програмни и приложни документи, регламенти, наръчници и стратегии на Общностно и на национално ниво. Предвижданите интервенции трябва да са по видовете транспорт, предвидени за финансиране по програмата. Проверяват се степента на релевантност на проекта по отношение на прилаганите хоризонтални принципи и политики, наличието на принос за постигане на специфичните цели на съответната приоритетна ос. Търси се наличие на европейска добавена стойност и нужда от публична финансова подкрепа. В случай, че всички изисквания са изцяло удовлетворени, се преминава към следващия втори етап – оценка за подбор на предложението. Този етап включва детайлна преценка на предложението, като основните групи от критерии за оценка са разбити на системи от под-критерии, свързани с основните такива.</p> <p>Същите обхващат релевантност, ефективност, ефикасност, съгласуваност и устойчивост.</p> <p>По критерий релевантност се прави оценка относно връзката на проекта с политиките на ЕС и приложимите стратегически документи, съответствието му с изискванията на общия и приложните регламенти и всякакви други специфични европейски документи имащи отношение към проекта. Наред с това се оценява връзката и съответствието с националните приложими програмни и стратегически документи и под-нормативни наръчници и процедури. Установява се връзката на проекта с основните хоризонтални принципи и политики на Общността.</p>	

²¹ Тази методика и подход са приложими за всички проекти, предмет на разглеждане за финансиране по приоритетни оси 1÷4.

По критерий **ефективност** се установява дали и в каква степен проектът допринася за постигане на специфичните цели на приоритетната ос, към развитие на мрежата TEN-T, по какъв начин изпълнението му влияе върху околната среда, дали и в каква степен същият увеличава безопасността на транспортната система. Разглежда се и набор от социално-икономически критерии, приложими към конкретния проект и в зависимост от неговата специфика. Степента на проектна готовност е един от най-важните параметри за оценка в контекста на ефективността.

По критерий **ефикасност** се разглеждат и оценяват количествено групи от под-критерии, адаптирани към спецификата на типа оценяван проект, като същите включват между другото оценка на финансовия план на проекта, адекватност на анализа на риска и мерките за неговото предотвратяване или преодоляване, заложената времева рамка на изпълнението, кадровите ресурси по проекта, както и техническите параметри на разглежданото проектно предложение.

По критерий **съгласуваност**, отново отчитайки спецификата на типа разглеждан проект се извършва анализ на съгласуваността с ОПТ 2007-2013, с други оперативни програми и други проекти и инициативи, ако това е свързано с разглеждания проект и същият подлежи на такава оценка.

По критерий **устойчивост** се търси оценка за това дали и в каква степен по проекта са осигурени консенсус и партньорство между участниците, дали има осигурени ресурси за експлоатация и поддръжка на съоръженията след приключване на строителството, както и по какъв начин се гарантира осигуряването на устойчивост на околната среда, включително осигуряването на възможности за адаптация и повишена устойчивост към изменението на климата.

По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по приоритетна ос 1 е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:

- степен на привличане на пътници и товари от автомобилен към железопътен транспорт;
- степен на привеждане на железопътна инфраструктура в съответствие с изискванията за оперативна съвместимост;
- надграждане или доизграждане на инвестиционни проекти, финансирани по ОПТ 2007-2013;
- степен на внедряване на системи за управление движението на влаковете ERTMS;
- оценка на ползите от околна среда;
- оценка подобряването на безопасността на железопътния транспорт.

2.A.1.5.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<i>Планирано използване на финансови инструменти</i>	<i>Н/П</i>
<i>Н/П</i>	

2.A.1.5.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>Посредством реализацията на планираните големи проекти по приоритетната ос, ще се допринесе за интегрираното развитие на транспортната мрежа на страната, като част от Трансевропейската транспортна мрежа.</p> <p>В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъдат финансирани следните големи проекти:</p> <ul style="list-style-type: none">- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас Фаза II. Общата разгъната дължина на линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизирани е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя МКЦ;- Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин -	

Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.

Подготовката за извършване на строителните работи и за двата проекта е финансирана от ОПТ 2007-2013 и за всеки един от тях е на различен етап на подготовка до степен „зрял” проект.

Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас Фаза II”

- наличен идеен проект;
- готов технически проект в края на 2015 г.;
- готов доклад за ОВОС (при необходимост) в края на 2015 г.;
- провеждане на отчуждения през 2016 г.

Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Костенец

- наличен идеен проект;
- готов технически проект в края на 2015 г.;
- готов доклад за ОВОС - септември 2014 г.;
- провеждане на отчуждения през 2016 г.

Възприетата стратегия за подготовка на проектите до степен „пълна проектна готовност“ (еквивалентна в дефиницията на ФИДИК Червена книга) е основана на недобрата подготовка и стратегически грешки при планирането и изпълнението на големите инфраструктурни проекти в периода 2007-2013 г., които са изпълнявани основно по ФИДИК Жълта книга.

Този нов подход за „пълна проектна готовност“ цели избягване на основните проблеми, водещи до забавяне реализацията на железопътните инвестиционни проекти – своевременно приключване на геоложки, геодезически и археологически проучвания, отчуждителни процедури (започващи след изготвяне на технически проект), издаване на разрешения за строеж, приключили процедури по ОВОС.

С оглед на инвестиционната стойност на проектите, УО предвижда възможността всеки от тях да бъде разделен на няколко големи проекта.

2.A.1.5.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

<i>Инвестиционен приоритет</i>		<i>7i - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>					
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Целева стойност (2023 г.)²²</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
CO12a	Обща дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии, от които TEN-T	км	КФ	Слабо развити региони	166	Референтен документ за мрежата, ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура”	На годишна база

2.A.1.6 Социални иновации, транснационално сътрудничество и принос по тематични цели 1—7²³

Специфични разпоредби за ЕСФ²⁴, когато е приложимо (по приоритетни оси и когато е уместно — категории региони): социални иновации, транснационално сътрудничество и принос от ЕСФ по тематични цели 1—7.

Описание на приноса на планираните действия по приоритетната ос за:

- социалните иновации (ако не са включени в специално предвидена за тях приоритетна ос);
- транснационалното сътрудничество (ако не е включено в специално предвидена за него приоритетна ос);
- тематични цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

<i>Приоритетна ос</i>	<i>Н/П</i>
<i>Н/П</i>	

²² За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението по полове в повечето случаи не е от значение. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

²³ Само за програми, подкрепяни от ЕСФ

²⁴ За ЕСФ списъкът включва общи показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за изпълнението

2.A.1.7 Рамка на изпълнението

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка v) и приложение II към Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 6: Рамка на изпълнението на приоритетната ос

(по фондове и категории региони)²⁵

Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”							
Идентификация	Вид показател	Показател или основна стъпка за изпълнението	Мерна единица, когато е целесъобразно	Фонд	Категория региони	Етапна цел за 2018 г.	Крайна цел (2023 г.) ²⁶	Източник на данните	Обяснение за значението на показателя, по целесъобразност
CO12a	показател за изпълнение	Обща дължина на реконструирани или модернизиранни железопътни линии, от които TEN-T	км	КФ	Н/П	0	166	ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура”	Показателят се отнася за 100% от бюджета
1	финансов показател	Сертифицирани разходи от сертифициращия орган	Евро	КФ	Н/П	76 000 000	673 345 449.00	Сертифициращ орган	Този финансов индикатор се предлага да се използва в ръководството за определяне на етапи и цели за рамката на изпълнението
4	Етап на	Брой големи проекти със	брой	КФ	Н/П	2	2	Управляващ	Препоръчително е

²⁵ Когато ИМЗ се изпълнява в рамките на дадена приоритетна ос, етапните цели и целите на ИМЗ трябва да бъдат разграничени от другите етапни цели и цели за приоритетната ос в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в член 22, параграф 7, пета алинея от Регламент (ЕС) № 1303/2013, тъй като средствата за ИМЗ (специално разпределени средства и съответната подкрепа от ЕСФ) са изключени от резерва за изпълнение.

²⁶ Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. „М“= мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

	изпълнение	стартирало строителство						орган	да се използва, тъй като не се очаква измерим резултат от изпълнението т.е. напълно реализирани проекти през 2018 г.
--	------------	-------------------------	--	--	--	--	--	-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Етапната цел на финансовия показател е определена въз основа на общата стойност на финансирането (без резерва за изпълнение) в размер на 633 млн. и опита от изпълнението на ОПТ 2007-2013, т.е. към 2018 г. да бъдат сключени 60% от договорите за изпълнение по програмата.

Допълнителна информация за качествени показатели относно създаването на рамката на изпълнението

(незадължително)

Инвестиционните приоритети ще се изпълняват, чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

2.А.1.8 Категории интервенции

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vi) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Категории интервенции, съответстващи на съдържанието на приоритетната ос, въз основа на номенклатура, приета от Комисията, и ориентировъчно разпределение на подкрепата от Съюза.

Таблицы 7—11: Категории интервенции²⁷

(по фондове и категории региони, ако приоритетна ос обхваща повече от един фонд/категория региони)

Таблица 7: Измерение 1 – Област на интервенция			
Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Транс-европейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	024 Железопътни линии (основна TEN-T мрежа)	572 343 631.00

Таблица 8: Измерение 2 – Форма на финансиране			
Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Транс-европейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	01 безвъзмездна финансова помощ	572 343 631.00

Таблица 9: Измерение 3 – Вид територия			
Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Транс-европейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	07 Н/П	572 343 631.00

²⁷ Сумите включват общата подкрепа от Съюза (основното разпределение и предоставянето на средства от резерва за изпълнение).

Таблица 10: Измерение 4 – Териториални механизми за изпълнение			
Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	07 Н/П	572 343 631.00

Таблица 11: Измерение 6 – Допълнителна тема за ЕСФ²⁸ (само за ЕСФ)			
Приоритетна ос		„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

2.А.1.9 Резюме на планираното използване на техническа помощ, включващо при необходимост действията за укрепване на административния капацитет на органите, които участват в управлението и контрола на програмите, и на бенефициерите (когато е целесъобразно)

(по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Приоритетна ос</i>	<i>„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”</i>
<p>Планира се използване на техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура, включени за финансиране по приоритетната ос, включително изготвяне или актуализация на: проучвания, анализи „разходи-ползи”, оценки на въздействието върху околната среда, проектиране и др. В допълнение по тази Приоритетна ос се предвижда да бъде финансирана подготовката на проект „Модернизация на жп линията София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония”.</p> <p>Дейности, свързани с осигуряване на устойчивост на административния капацитет на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”, ще бъдат финансирани по приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.</p>	

²⁸ Когато е целесъобразно, включва количествена информация за приноса на ЕСФ по тематичните цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

2.A.2 Приоритетна ос „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”

2.A.2.1. Обосновка за определянето на дадена приоритетна ос, която обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд (където е приложимо)

(Позоваване: член 96, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетната ос не обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд

Идентификация на приоритетната ос	2
Наименование на приоритетната ос	„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”

<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти, организирани на равнището на Съюза	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез ръководено от общностите местно развитие	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> За ЕСФ: Цялата приоритетна ос е предназначена за социални иновации, за транснационално сътрудничество или и за двете	<i>Н/П</i>

2.A.2.2 Фонд, категория региони и основа за изчисляване на подкрепата от Съюза
(повтаря се за всяка комбинация в рамките на приоритетната ос)

Фонд	<i>Кохезионен фонд</i>
Категория региони	<i>Н/П</i>
Основа за изчисляване (публично или общо)	<i>публично</i>

<i>Категория региони за най-отдалечените региони и северните слабо населени райони (където е приложимо)</i>	<i>Н/П</i>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

2.A.2.3 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

<i>Идентификация</i>	<i>7i</i>
<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>„Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>

2.A.2.4 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Идентификация</i>	<i>1</i>
<i>Специфична цел</i>	<i>„Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“</i>
<i>Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС</i>	<p><i>С изпълнението на планираните дейности се очаква постигането на следните основни резултати:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Повишена пропускателна способност на пътната инфраструктура по участъците на основната Транс-европейска мрежа на територията на страната с най-висока интензивност на автомобилното движение</i> <i>- Подобрена безопасност на движението по основната Транс-европейска мрежа на територията на страната</i> <i>- Подобрена свързаност и интеграция с пътните мрежи на съседните страни</i>

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Специфична цел</i>		<i>„Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“</i>						
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Базова стойност</i>	<i>Базисна година</i>	<i>Целева стойност²⁹ (2023 г.)</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
2.1	Насищане на пътната инфраструктура по направление на АМ „Струма“	%	Н/П	Над 70%	2013	До 50%	Агенция „Пътна инфраструктура“	На годишна база

Насищането на пътната инфраструктура се измерва като съотношение между средно денонощна годишна интензивност на автомобилното движение в бр. МПС (AADT) и пропускателната способност на пътя. Към базовата 2013 година трафикът по направлението на Лот 3 на АМ Струма е оценен на 11 800 МПС/денонощие (съгласно данните на ЦИПТНЕНС), а пропускателната способност на двулентовия път е 10 000 – 15 000 МПС/денонощие в зависимост от метеорологичните условия и състава на автомобилното движение. При изпълнение на операциите минималната пропускателната способност на пътя ще нарасне до 45 000 МПС/денонощие.

²⁹

За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ³⁰ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	

³⁰ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета³¹)

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ³² (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П			Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

³¹ Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

³² Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.A.2.5 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.A.2.5.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа ”</i>
<p>Примерни допустими дейности:</p> <p>Изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и техническа помощ за подготовката на проекти за развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа.</p> <p>Основното направление на Ориент/източно средиземноморския коридор на територията на България свързва Западна Румъния и Гърция с преминаване през транспортния възел София. Коридорът започва на север при град Видин, пресича Дунавската равнина и Стара планина преди да стигне до София. На юг от София коридорът минава през западните части на планината Витоша и после следва долината на река Струма до гръцката граница при Кулата. Важни международни пътни връзки следват маршрута, който осигурява сухоземни връзки между Северозападния и Югозападния региони, със столицата София, както и със съседните държави - Румъния и Гърция. С откриването на моста Видин – Калафат през 2013 г. се осигури директна връзка през река Дунав по този коридор.</p> <p>Централният участък на маршрута има много топографски и свързани с околната среда предизвикателства, по-специално през Кресненското дефиле. Поради тази причина изграждането на автомагистралата е необходимо да се извърши поетапно със Северен участък (Долна Диканя до Благоевград) и Южен участък (Сандански до Кулата), които се изграждат в програмен период 2007-2013 г., а изграждането на централния участък (Благоевград до Сандански) следва да се извърши през програмен период 2014-2020 г., когато значителните инженерни и екологични въздействия бъдат преодоленни или смекчени.</p> <p>Изграждането на участък Благоевград-Сандански от автомагистрала „Струма“ е основният приоритет в програмата по ПО 2. С цел ускоряване на реализацията на проекта участъкът е разделен на 3 подучастъка, като за строителството на два от тях - Благоевград - Крупник и Кресна - Сандански през 2014 г. са обявени процедури за възлагане на обществени поръчки с преквалификация. Участъкът в Кресненското дефиле се подготвя като дълъг тунел. В съответствие със стратегията за околна среда на JASPERS след изготвяне на проекта за тунела следва да бъде направена оценка на влиянията му върху околната среда. Във</p>	

връзка с рисковете, присъщи за реализацията на проект от подобен мащаб (финансови, времеви, геоложки, екологични и пр.), ще бъдат оценени и допълнителни варианти, допустими от екологична гледна точка. Разделянето на 3 подучастъка и стартиралите тръжни процедури е съобразено с техническото изпълнение на Лот 3, като няма да предопредели изпълнението на тунела при разглеждане на допълнителни варианти.

Отсечката „Калотина-София” по направлението на трансевропейски транспортен коридор № 10, свързва Белград и София, два от най-големите икономически, административни и културни центрове в района. Проектът за изграждане на АМ „Калотина-София” е дефиниран като състоящ се от три взаимосвързани отсечки – „ГКПП Калотина – СОП”, „Западна дъга на СОП” и „Северна скоростна тангента”. По Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г. се изгражда „Северна скоростна тангента”, а по ОПТ 2007-2013 г. участък 1 на лот 1 „Западна дъга на СОП”, от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780, както и част от участък 2 на лот 1, която включва частично изпълнение на мостово съоръжение от км 1+290,46 до км 1+634,46, част от пътен възел бул. Стефансон ляво платно в посока Северна скоростна тангента - изпълнение на земни работи, изпълнение на пилоти, надпилотни плочи, стълбове, устои, главни греди, пътна плоча и тротоарни блокове и строителство на 0,678 км пътна част, дясно платно в посока Северна скоростна тангента, от км 4+430 до км. 4+900 и от км 6+100 до км 6+308.17 /до ниво полагане на пласт от неплътен асфалто-бетон/. Строителството на 678 м дясно платно от пътната част включва изпълнение на земни работи – изкопи, насипи, изграждане на отводнителни съоръжения. Изграждането на оставащата част от участък 2 (доизграждането на цялото трасе на участък 2 от км 0+780 до км 6+308,17, включително и съответните мостови съоръжения, както и изпълнение на дясна лента по посока Северна скоростна тангента от мостово съоръжение от км 1+290,46 до 1+634,46, пътна част на лява лента от км 4+430 до км 4+900 и от км 6+100 до км 6+308,17) ще бъде извършено през програмен период 2014-2020 г.

За изпълнение на тези дейности се предвижда в рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 да бъде финансиран инвестиционен проект Изграждане на АМ „Струма” ЛОТ 3 – Благоевград-Сандански и проект Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП“. Инвестиции в инфраструктура по протежение на други ТЕН-Т коридори, като АМ Хемус етап 1 (Ябланица-Път II-35) и тунела под Шипка, ще бъдат обсъждани за финансиране по ОПТТИ само в случай на наличие на средства в бюджета на програмата. За тази цел Плана за действие за изпълнение на предварително условие 7.1 ще осигури необходимата рамка за развитието и по нататъшната подготовка на списъка с проекти за приоритетните инвестиции.

Потенциални бенефициенти:

- Агенция „Пътна инфраструктура”.

2.A.2.5.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>При определянето на операциите, включени в списъка с инвестиционни проекти за финансиране, са използвани методиката и подходът, посочени в раздел 2.A.1.5.2: (**).</p> <p>По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по приоритетна ос 2 е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:</p> <ul style="list-style-type: none">- степен на интензивност на международен пътнически трафик;- степен на припокриване с основни направления на търсене на товарни превози с автомобилен транспорт ;- надграждане или доизграждане на инвестиционни проекти, финансирани по ОПТ 2007-2013;- оценка на ползите от околна среда;- оценка подобряването на безопасността на автомобилния транспорт.	

2.A.2.5.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<i>Планирано използване на финансови инструменти</i>	<i>Н/П</i>
<i>Н/П</i>	

2.A.2.5.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7i „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъде финансиран големия проект - Изграждане на АМ „Струма” ЛОТ 3 – Благоевград-Сандански.</p> <p>Посредством реализацията на планирания голям проект по приоритетната ос, ще се допринесе за отстраняването на тесните места по пътната инфраструктура и осигуряване на инфраструктурни условия за безпроблемно провеждане на местния и международен трафик по участъци от Трансевропейската транспортна мрежа на територията на България.</p> <p>Подготовката за извършване на строителните работи по проект „Изграждане на АМ „Струма“ ЛОТ 3 Благоевград – Сандански е финансирана от ОПТ 2007-2013 и е на следния етап на подготовка до степен „зрял” проект:</p> <p><i>Проект „Изграждане на АМ „Струма” ЛОТ 3 – Благоевград-Сандански”</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - наличен идеен проект (техническият проект ще се изготви като част от договорите за строителство); - наличен доклад за ОВОС; - провеждане на отчуждения до месец март 2015 г. <p>С оглед мащаба и инвестиционната стойност на проекта, УО предвижда той да бъде разделен на два големи проекта.</p> <p>Планирано подаване на два формуляра, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - За Лот 3.1 от Благоевград до Крупник (17 км), Лот 3.3 от Кресна до Сандански (23 км) и тунел Железница; - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна (21 км). 	

2.A.2.5.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

<i>Инвестиционен приоритет</i>		<i>7i „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>					
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Целева стойност (2023 г.)³³</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
CO13a	Обща дължина на построен и нови пътища, от които: TEN-T	км	КФ	Н/П	67,1	Агенция „Пътна инфраструктура“	На годишна база

2.A.2.6 Социални иновации, транснационално сътрудничество и принос по тематични цели 1—7³⁴

Специфични разпоредби за ЕСФ³⁵, когато е приложимо (по приоритетни оси и когато е уместно — категории региони): социални иновации, транснационално сътрудничество и принос от ЕСФ по тематични цели 1—7.

Описание на приноса на планираните действия по приоритетната ос за:

- социалните иновации (ако не са включени в специално предвидена за тях приоритетна ос);
- транснационалното сътрудничество (ако не е включено в специално предвидена за него приоритетна ос);
- тематични цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

<i>Приоритетна ос</i>	„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
Н/П	

³³ За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението полове в повечето случаи не е от значение. „М“= мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

³⁴ Само за програми, подкрепяни от ЕСФ

³⁵ За ЕСФ списъкът включва общи показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за изпълнението

2.A.2.7 Рамка на изпълнението

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка v) и приложение II към Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 6: Рамка на изпълнението на приоритетната ос

(по фондове и категории региони)³⁶

Приоритетна ос		„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”							
Идентификация	Вид показател	Показател или основна стъпка за изпълнението	Мерна единица, когато е целесъобразно	Фонд	Категория региони	Етапна цел за 2018 г.	Крайна цел (2023 г.) ³⁷	Източник на данните	Обяснение за значението на показателя, по целесъобразност
CO13a	показател за изпълнение	Обща дължина на построени нови пътища, от които TEN-T	км	КФ	Н/П	0	67,1	Агенция „Пътна инфраструктура“	Дължината на новопостроените пътища по TEN-T представлява целия бюджет.
1	финансов показател	Сертифицирани разходи от Сертифициращия орган	евро	КФ	Н/П	63 000 000	673 345 448.00	Сертифициращ орган	

³⁶ Когато ИМЗ се изпълнява в рамките на дадена приоритетна ос, етапните цели и целите на ИМЗ трябва да бъдат разграничени от другите етапни цели и цели за приоритетната ос в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в член 22, параграф 7, пета алинея от Регламент (ЕС) № 1303/2013, тъй като средствата за ИМЗ (специално разпределени средства и съответната подкрепа от ЕСФ) са изключени от резерва за изпълнение.

³⁷ Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. „М“= мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

4	Етап на изпълнение	Брой големи проекти със стартирало строителство	брой	КФ	Н/П	1	1	Управляващ орган	
---	--------------------	-------------------------------------------------	------	----	-----	---	---	------------------	--

Етапната цел на финансовия показател е определена въз основа на общата стойност на БФП (без резерва за изпълнение) в размер на 633 млн. евро и опита от изпълнението на ОПТ, т.е. към 2018 г. да бъдат сключени 50% от договорите за изпълнение по програмата.

Допълнителна информация за качествени показатели относно създаването на рамката на изпълнението
(незадължително)

Инвестиционният приоритет ще се изпълнява чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

2.A.2.8 Категории интервенции

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vi) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Категории интервенции, съответстващи на съдържанието на приоритетната ос, въз основа на номенклатура, приета от Комисията, и ориентировъчно разпределение на подкрепата от Съюза.

Таблицы 7—11: Категории интервенции³⁸

(по фондове и категории региони, ако приоритетна ос обхваща повече от един фонд/категория региони)

Таблица 7: Измерение 1 – Област на интервенция			
Приоритетна ос		„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	028 TEN-T автомагистрали и пътища - основна мрежа (ново строителство)	572 343 630.00

Таблица 8: Измерение 2 – Форма на финансиране			
Приоритетна ос		„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	01 безвъзмездна финансова помощ	572 343 630.00

Таблица 9: Измерение 3 – Вид територия			
Приоритетна ос		„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	07 Н/П	572 343 630.00

Таблица 10: Измерение 4 – Териториални механизми за изпълнение			
Приоритетна ос		„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
КФ	Н/П	07 Н/П	07 Н/П

³⁸ Сумите включват общата подкрепа от Съюза (основното разпределение и предоставянето на средства от резерва за изпълнение).

Таблица 11: Измерение 6 – Допълнителна тема за ЕСФ ³⁹ (само за ЕСФ)			
Приоритетна ос		Н/П	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
Н/П	Н/П	Н/П	00 Н/П

2.A.2.9 Резюме на планираното използване на техническа помощ, включващо при необходимост действията за укрепване на административния капацитет на органите, които участват в управлението и контрола на програмите, и на бенефициерите (когато е целесъобразно)

(по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Приоритетна ос</i>	<i>2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”</i>
<p>Планира се използването на техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура, включително изготвяне или актуализация на: проучвания, анализи „разходи-ползи”, оценки на въздействието върху околната среда, проектиране, и др. В допълнение по тази Приоритетна ос се предвижда да се финансира подготовката на проекти „АМ Черно море” и „Русе-Велико Търново”, включително разширение на моста Русе-Гюргево.</p> <p>Дейности, свързани с осигуряване на административния капацитет ще бъдат финансирани по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“.</p>	

³⁹ Когато е целесъобразно, включва количествена информация за приноса на ЕСФ по тематичните цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

2.А.3 Приоритетна ос „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”

2.А.3.1. Обосновка за определянето на дадена приоритетна ос, която обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд (където е приложимо)

(Позоваване: член 96, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетната ос се финансира със средства от ЕФРР, обхваща тематична цел № 7 („Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури”) и тематична цел № 4 („Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“).

Избраният инвестиционен приоритет по ТЦ 7 е „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” (чл. 5 (7)(а) от регламента за ЕФРР).

Избраният инвестиционен приоритет по ТЦ 4 е „Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата“ (чл. 5 (4)(е) от регламента за ЕФРР).

Приоритетната ос съчетава две тематични цели, с оглед повишаване на въздействието на инвестициите в устойчив мултимодален транспорт по горепосочените инвестиционни приоритети. Чрез реконструкцията на ключови гарови комплекси се създават условия за предоставяне на висококачествени услуги на потребителите – ж.п. оператори и пътници, като част от мултимодалната транспортна система. Метрото в София осигурява интермодална връзка между националната железопътна мрежа (метро-станция Централна ж.п. гара и метро-станция Искърско шосе) с пътническата авиационна система (метро-станция Летище София), както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа.

Идентификация на приоритетната ос	3
Наименование на приоритетната ос	„Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”

<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти, организирани на равнището на Съюза	<i>Н/П</i>

<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез ръководено от общностите местно развитие	<i>Н/П</i>
<input type="checkbox"/> За ЕСФ: Цялата приоритетна ос е предназначена за социални иновации, за транснационално сътрудничество или и за двете	<i>Н/П</i>

2.А.3.2 Фонд, категория региони и основа за изчисляване на подкрепата от Съюза
(повтаря се за всяка комбинация в рамките на приоритетната ос)

<i>Фонд</i>	<i>Европейски фонд за регионално развитие</i>
<i>Категория региони</i>	<i>Слабо развити</i>
<i>Основа за изчисляване (публично или общо)</i>	<i>публично</i>
<i>Категория региони за най-отдалечените региони и северните слабо населени райони (където е приложимо)</i>	<i>Н/П</i>

2.А.3.3 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

<i>Идентификация</i>	<i>4e</i>
<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултиmodalна градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>

2.А.3.3.1 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Идентификация</i>	<i>1</i>
<i>Специфична цел</i>	<i>Увеличение на използването на метро</i>

<i>Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС</i>	<i>С реализацията на предвидените дейности ще се постигнат следните резултати:</i> <ul style="list-style-type: none">- Повишен брой превозени пътници с метро транспорт;- Повишен дял на пътуванията с електро-транспорт от общия брой пътувания с обществен транспорт.

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Специфична цел</i>		<i>Увеличение на използването на метро</i>						
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Базова стойност</i>	<i>Базисна година</i>	<i>Целева стойност⁴⁰ (2023 г.)</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
8	Пътувания с метро	Брой на година	По-слабо развити региони	80 000 000	2013	115 000 000	“Метрополитен” ЕАД	На годишна база

⁴⁰ За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁴¹ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	
<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	

⁴¹ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁴²⁾

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁴³ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П			Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	

⁴² Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

⁴³ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.А.3.3.2 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.А.3.3.2.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>4е - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>
<p>Примерни допустими дейности: разширяване на метрото в София (включително закупуване на подвижен състав и изграждане на депо) и създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София.</p> <p>Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София „бул. Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел” – проектът за III метродиаметър се базира на подземно разполагане в ЦГЧ и където съществуват подходящи условия - открито (в периферните части на града) на обособени трасета спрямо останалия транспорт; капацитет – съизмерим с класическото метро; транспортна автоматика и токоснемане – аналогични на Западноевропейските метрополитени с преобладаващи открити участъци (горно токоснемане, автоматика на непрекъснат принцип и др.). Общата дължина на третия метродиаметър е 16 км. и включва 18 метро-станции, като две от метростанциите (МС 7 и МС 13) ще бъдат реализирани при строителството на отклоненията на линията в посока кв. Слатина (МС 7) и отклонението в посока жк Борово (МС 13). По ОПТТИ ще се финансира изграждането на участъка на Линия 3 на метрото от началото на МС 5 разположена под бул. „Владимир Вазов” в района на кръстовището му с ул. „Панайот Хитов”, през ЦГЧ до последната метростанция (МС 18) от линията в жк „Овча купел”, закупуването на необходимия подвижен състав за експлоатацията на участъка и изграждането на депо. Участъкът е с дължина 12 км. и включва 12 метростанции (11 подземни метростанции и 1 надземна на естакада), като трасето е предимно подземно с изключение на участъкът, започващ непосредствено след МС 14 и приключващ непосредствено след МС 15, която е на естакада. (Индикатор 16 в таблица 5 отговаря на обхвата на големия проект, съфинансиран по ОПТТИ. Базовата стойност на индикатор 8 в табл. 3 е отчетен от системата за преброяване на пътниците в метрото през 2013 г.). Проектът ще се изпълни на етапи :</p> <p>- Етап I – „бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ул. Житница” (от МС 5 до МС 14) с</p>	

дължина 8 км. и 8 метростанции, включително депо и 20 метровлака със 4 системи за управление и функциониране;

- Етап II – „ул. Житница – жк Овча купел – Околовръстен път” (от МС 14 до МС 18) с дължина 4 км и 4 метростанции.

Разширение на втори метродиаметър от МС „Джеймс Баучер” до кръстовището на бул. Черни връх с бул. „Хенрик Ибсен” и ул. „Сребърна” (МС Витоша) – проектът е разработен с оглед необходимостта от осигуряване на бърз и ефективен транспорт на гъсто населената южна част на квартал „Лозенец”, както и необходимостта от връзка със силно развития довеждащ градски транспорт до бул. Черни връх от кварталите „Кръстова вода”, „Драгалевци”, „Гоце Делчев”, „Хладилника” и др. Планираната дължина на участъка е 1.3 км. и включва 1 метро-станция, както и съоръжение за смяна на посоката след нея. С цел по-бързото възстановяване на движението по изключително натоварения бул. „Черни връх“ е необходимо строително-монтажните работи да бъдат разделени на две фази, а именно:- Фаза 1 (предвидена за финансиране по ОПТ 2007-2013 г.), включваща всички дейности свързани с подготовката и организацията на изпълнението, реконструкцията на инженерните мрежи, изграждането на конструкциите на тунелите и метростанцията и пътните работи над тях, за да бъдат възстановени всички засегнати от строителството пътни артерии;

- Фаза 2 (предвидена за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.), включваща всички дейности по довършването на обекта с цел въвеждането му в експлоатация, в т.ч. изграждане на конструкцията на тунела за промяна посоката на движението в частта му след кръстовището на бул. Черни връх и бул. Тодор Каблешков; цялостно архитектурно оформяне на МС ”Витоша”; релсов път и контактна релса с дължина 1,3 км; системи за управление; система за радиовръзка; система за електроснабдяване; системи за автоматика на движението и регулиране на скоростта на влаковете; комплексни аудиовизуални системи и слаботокови системи за функциониране на метрото за трасе с дължина 1,3 км. и др.

С проектите за разширение на метрото се цели предоставянето на бързи, сигурни, удобни и устойчиви транспортни услуги в най-гъсто населения град в България. С изграждането на третия метродиаметър и с разширяването на втория ще се повиши атрактивността на обществения транспорт, с което ще се допринесе за намаляване на автомобилния трафик и в резултат за редуциране на вредните емисии и за подобряване на качеството на въздуха.

Потенциален бенефициент:

- „Метрополитен” ЕАД

2.А.3.3.2.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Инвестиционен приоритет	4е - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на
-------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<i>устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>
<p>Процесът на подбор и оценка на предложения за финансиране инвестиционен проект обхваща методиката и подхода, посочени в раздел 2.А.1.5.2: (**)</p> <p>По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по инвестиционния приоритет, включен в приоритетна ос 3, е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - степен на намаляване на шума от автомобилен транспорт; - степен на намаляване на задръствания в градски условия; - степен на привлечени пътници от другите видове градски транспорт; - оценка на ползите от околна среда; - оценка на подобряването на безопасността на градския транспорт. 	

2.А.3.3.2.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>4е - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>
<i>Планирано използване на финансови инструменти</i>	<i>Н/П</i>
Н/П.	

2.А.3.3.2.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>4е - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за</i>
--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<i>приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>
<p>В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъде финансиран следния голям проект:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София „бул. Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел” <p>Подготовката за извършване на строителните работи е на следния етап на подготовка до степен „зрял” проект.</p> <ul style="list-style-type: none"> - наличен идеен проект; - наличен технически проект до средата на 2016 г.; - наличен доклад за ОВОС; - провеждане на отчуждения - не е приложимо.

2.А.3.3.2.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

<i>Инвестиционен приоритет</i>		<i>Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултиmodalна градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата</i>					
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Целева стойност (2023 г.)⁴⁴</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
15	Обща дължина нови или модернизирани трамвайни и метро линии	Км	ЕФРР	Слабо развити региони	12	Метрополитен ЕАД	На годишна база
16	Нови метро станции	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	12	Метрополитен ЕАД	На годишна база

⁴⁴

За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението по полове в повечето случаи не е от значение. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

17	Депо	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	1	Метрополитен ЕАД	На годишна база
18	Метровлакове	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	20	Метрополитен ЕАД	На годишна база

2.А.3.4 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

<i>Идентификация</i>	<i>7a</i>
<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>„Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>

2.А.3.4.1 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Идентификация</i>	<i>2</i>
<i>Специфична цел</i>	Увеличение на потенциала за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас
<i>Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС</i>	<p><i>С изпълнението на предвидените дейности ще се постигне следният резултат:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Повишен дял на интермодалните пътнически гари с подобрени условия за обслужване на пътниците по коридор Ориент/ Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас - Подобен достъп до пътнически транспорт в ключови гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас.

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Специфична цел		Увеличение на потенциала за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас						
Идентификация	Показател	Мерна единица	Категория региони (когато е уместно)	Базова стойност	Базисна година	Целева стойност ⁴⁵ (2023 г.)	Източник на данните	Честота на отчитане
6	Дял на реконструирани интермодални ж.п. гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас	%	Слабо развити региони	7,89	2013	23,68	Национална компания „Железопътна инфраструктура“	На годишна база

Общ брой железопътни гари между София и Бургас: 38

Брой реконструирани интермодални гари по ПО 3 на ОПТ: 3 – София, Пазарджик и Бургас

Дял: $3/38 \cdot 100 = 7.89\%$ - Базова стойност

Брой интермодални гари по коридор Ориент/Източно-средиземноморски (участък София-Пловдив-Бургас), които ще бъдат реконструирани по ПО 3 на ОПТТИ: 6 – Подуене, Искър и Казичане; Карнобат, Стара Загора и Нова Загора

Дял: $(6+3)/38 \cdot 100 = 23.68\%$ - Целева стойност

⁴⁵ За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁴⁶ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	Н / П	Н / П	Н/П	Н/П	

⁴⁶ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“= общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁷⁾

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁴⁸ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П			Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	

⁴⁷ Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

⁴⁸ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.A.3.4.2 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.A.3.4.2.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>Примерни допустими дейности:</p> <p><i>Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии</i></p> <p>Основната цел на реконструкцията на ключови гарови комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Също така реконструкцията цели подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт – метро/ автобусен/ въздушен, както и чрез комуникационно решение за транспортните и пешеходни връзките на гаровия комплекс. Успоредно гарата се привежда в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Изпълняват се мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др.</p> <p>Реконструкцията на ключови гарови комплекси, започнала през периода 2007 – 2013 г. ще продължи и по ОПТТИ. Предвидено е да се финансира по ОПТТИ реконструкцията на гаровите комплекси в Стара Загора, Нова Загора и Карнобат, които остават извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по ос 1 и в частност на този за Пловдив-Бургас, фаза II. Предвижда се също така и реконструкция на гари Искър, Казичане и Подуене, попадащи извън обхвата на проекта София-Пловдив и по-конкретно на участъка София-Елин Пелин, финансиран по МСЕ.</p> <p>Потенциални бенефициенти:</p> <p>- Национална компания „Железопътна инфраструктура”</p>	

2.A.3.4.2.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
<p>При определянето на операциите, включени в списъка с инвестиционни проекти за финансиране са използвани методиката и подходът, посочени в раздел 2.A.1.5.2: (**)</p> <p>По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по инвестиционния приоритет, включен приоритетна ос 3, е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:</p> <ul style="list-style-type: none">- степен на подобряване на интермодалността в ЕС;- степен на въздействие за интеграцията на различните видове транспорт в региона на интервенция.-	

2.A.3.4.2.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”</i>
Планирано използване на финансови инструменти	Н/П
Не се предвижда използване на финансови инструменти.	

2.A.3.4.2.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство,</i>
--------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------

	посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”
Не се предвиждат големи проекти.	

2.A.3.4.2.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

Инвестиционен приоритет		7а - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”					
Идентификация	Показател	Мерна единица	Фонд	Категория региони (когато е уместно)	Целева стойност (2023 г.) ⁴⁹	Източник на данните	Честота на отчитане
7	Реконструиран и гарови комплекси	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	6	Национална компания Железопътна инфраструктура	На годишна база

2.A.3.5 Социални иновации, транснационално сътрудничество и принос по тематични цели 1—7⁵⁰

Специфични разпоредби за ЕСФ⁵¹, когато е приложимо (по приоритетни оси и когато е уместно — категории региони): социални иновации, транснационално сътрудничество и принос от ЕСФ по тематични цели 1—7.

Описание на приноса на планираните действия по приоритетната ос за:

- социалните иновации (ако не са включени в специално предвидена за тях приоритетна ос);

⁴⁹ За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението по полове в повечето случаи не е от значение. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

⁵⁰ Само за програми, подкрепяни от ЕСФ.

⁵¹ За ЕСФ списъкът включва общи показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за изпълнението.

- транснационалното сътрудничество (ако не е включено в специално предвидена за него приоритетна ос);
- тематични цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

<i>Приоритетна ос</i>	<i>Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>
Неприложимо.	

2.A.3.6 Рамка на изпълнението

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка v) и приложение II към Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 6: Рамка на изпълнението на приоритетната ос

(по фондове и категории региони)⁵²

Приоритетна ос		Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт							
Идентификация	Вид показател	Показател или основна стъпка за изпълнението	Мерна единица, когато е целесъобразно	Фонд	Категория региони	Етапна цел за 2018 г.	Крайна цел (2023 г.) ⁵³	Източник на данните	Обяснение за значението на показателя, по целесъобразност
1	финансов показател	Сертифицирани разходи от сертифициращия	Евро	ЕФРР	Слабо развити региони	105 152 249	419 176 471.00	Сертифициращ орган	Този финансов индикатор се предлага да се използва в ръководството за определяне на етапи и цели за рамката на изпълнението
4	Етап на изпълнение	Брой големи проекти със стартирало строителство	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	1	1	Управляващ орган	Препоръчително е да се използва, тъй като не се очаква измерим резултат от изпълнението т.е.

⁵² Когато ИМЗ се изпълнява в рамките на дадена приоритетна ос, етапните цели и целите на ИМЗ трябва да бъдат разграничени от другите етапни цели и цели за приоритетната ос в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в член 22, параграф 7, пета алинея от Регламент (ЕС) № 1303/2013, тъй като средствата за ИМЗ (специално разпределени средства и съответната подкрепа от ЕСФ) са изключени от резерва за изпълнение.

⁵³ Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

									напълно реализирани проекти през 2018 г.
15	показател за изпълнение	Обща дължина нови или модернизирани трамвайни и метро линии	Км	ЕФРР	Слабо развити региони	0	12	Метрополитен ЕАД	Този индикатор отразява 95,8% от бюджета на приоритетната ос

Етапната цел на финансовия показател е определена въз основа на общата стойност на БФП (без резерва за изпълнение) евро и опита от изпълнението на ОПТ, т.е. към 2018 г. да бъдат сключени 60% от договорите за изпълнение по програмата.

Допълнителна информация за качествени показатели относно създаването на рамката на изпълнението (незадължително)

Инвестиционният приоритет ще се изпълнява, чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

2.A.3.7 Категории интервенции

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vi) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Категории интервенции, съответстващи на съдържанието на приоритетната ос, въз основа на номенклатура, приета от Комисията, и ориентировъчно разпределение на подкрепата от Съюза.

Таблицы 7—11: Категории интервенции⁵⁴

(по фондове и категории региони, ако приоритетна ос обхваща повече от един фонд/категория региони)

Таблица 7: Измерение 1 – Област на интервенция			
Приоритетна ос		<i>Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	035 мултимодален транспорт TEN-T	15 000 000.00
ЕФРР	Слабо развити	043 инфраструктура за екологосъобразен градски транспорт и насърчаване (включително оборудване и подвижен състав)	341 300 000.00

Таблица 8: Измерение 2 – Форма на финансиране			
Приоритетна ос		<i>Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	01 безвъзмездна финансова помощ	356 300 000.00

Таблица 9: Измерение 3 – Вид територия			
Приоритетна ос		<i>Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	07 неприложимо	356 300 000.00

Таблица 10: Измерение 4 – Териториални механизми за изпълнение			
-----------------------------------------------------------------------	--	--	--

⁵⁴ Сумите включват общата подкрепа от Съюза (основното разпределение и предоставянето на средства от резерва за изпълнение).

Приоритетна ос		<i>Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	07 неприложимо	356 300 000.00

Таблица 11: Измерение 6 – Допълнителна тема за ЕСФ⁵⁵ (само за ЕСФ)			
Приоритетна ос		неприложимо	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
неприложимо	неприложимо	неприложимо	неприложимо

2.А.3.8 Резюме на планираното използване на техническа помощ, включващо при необходимост действията за укрепване на административния капацитет на органите, които участват в управлението и контрола на програмите, и на бенефициерите (когато е целесъобразно)

(по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Приоритетна ос</i>	<i>3 Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт</i>
<p>Планира се използването на техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на интермодалния транспорт, включени за финансиране по приоритетната ос, включително изготвяне или актуализация на: проучвания, анализи „разходи-ползи”, оценки на въздействието върху околната среда, проектиране, оценка на въздействието на програмата (impact assessment) и др. В допълнение се предвижда подготовката на проучване за развитие на жп направление Север-Юг, с оглед идентифициране на необходимата мрежа от интермодални терминали.</p> <p>Дейности свързани с осигуряване на устойчивост на административния капацитет на „Метрополитен” ЕАД и Национална компания „Железопътна инфраструктура” ще бъдат финансирани по приоритетна ос 5.</p>	

⁵⁵ Когато е целесъобразно, включва количествена информация за приноса на ЕСФ по тематичните цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

2.А.4 Приоритетна ос „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта” (повтаря се за всяка приоритетна ос)

2.А.4.1. Обосновка за определянето на дадена приоритетна ос, която обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд (където е приложимо)

(Позоваване: член 96, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетната ос не обхваща повече от една категория региони, тематична цел или фонд

Идентификация на приоритетната ос	4
Наименование на приоритетната ос	„Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”

<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти	Н/П
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез финансови инструменти, организирани на равнището на Съюза	Н/П
<input type="checkbox"/> Цялата приоритетна ос ще се изпълнява само чрез ръководено от общностите местно развитие	Н/П
<input type="checkbox"/> За ЕСФ: Цялата приоритетна ос е предназначена за социални иновации, за транснационално сътрудничество или и за двете	Н/П

2.А.4.2 Фонд, категория региони и основа за изчисляване на подкрепата от Съюза (повтаря се за всяка комбинация в рамките на приоритетната ос)

Фонд	<i>Европейски фонд за регионално развитие</i>
Категория региони	<i>слабо развити</i>
Основа за изчисляване (публично или общо)	<i>публично</i>

<i>Категория региони за най-отдалечените региони и северните слабо населени райони (където е приложимо)</i>	<i>Н/П</i>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

2.A.4.3 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

<i>Идентификация</i>	<i>7c</i>
<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>„Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност”</i>

2.A.4.3.1 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Идентификация</i>	<i>1</i>
<i>Специфична цел</i>	<i>Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи</i>
<i>Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС</i>	<p><i>С изпълнението на предвидените дейности ще се постигне:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Подобрена навигационно-пътева обстановка по р. Дунав</i> <i>- Подобен достъп до българските пристанища от „основната” и „разширената” Транс-европейска транспортна мрежа</i> <i>- Подобрено управление на околната среда в областта на водния транспорт</i> <i>- Наличие на система за анализ и оценка на трафика по автомагистрала и I – ви клас пътища на територията на Република България, като част от TEN-T мрежите”.</i>

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Специфична цел</i>		<i>Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи</i>						
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Базова стойност</i>	<i>Базисна година</i>	<i>Целева стойност⁵⁶ (2023 г.)</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
1	Средно многогодишен брой дни с прагове при нива над НКРН	%	Слабо развити	25.27	2013	21.90	ИА за проучване и поддържане на река Дунав	На годишна база
2	Отпадъци, генерирани от кораби и от товари, обработвани в пристанищата	м ³ /год.	Слабо развити	0	2013	20 000	ДП Пристанищна инфраструктура	На годишна база

Изходните данни за индикатора са взети от събрани данни за брой дни на неизпълнение на препоръките на ДК (Дунавската комисия). Българският участък за поддържане на корабоплавателния път е разделен условно на три района (Свищов, Русе и Силистра), като водните нива за всеки район се определят по основния пегел, разположен в съответния район, а именно в градовете Свищов, Русе и Силистра. Базовата стойност е определена като са взети под внимание броя дни на неизпълнение на препоръките на ДК в районите Свищов, Русе и Силистра събрани заедно за предходните 10 години

⁵⁶

За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

(2004-2013). Прогнозираме в края на 2023 г. да имаме снижение от 92,3 на 80.0 средно многогодишен брой дни с прагове над НКРН в % в българския участък, което дава следния резултат: $80:365,24 \times 100 = 21.90 \%$.

Базовата стойност на индикатора за отпадъците, генерирани от кораби и от товари е изведена на базата на статистическите данни за отпадъците, доставени за обработване в двете морски пристанища през 2013. Целевата стойност е определена на базата на прогнозиран годишен ръст от 10%, който включва и очакваните количества от пристанищата на р. Дунава, за които няма налични статистически данни.

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁵⁷ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i> <i>/</i> <i>П</i>	<i>Н/П</i>	<i>Н/П</i>	

⁵⁷

Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“= общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸)

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁵⁹ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

⁵⁸ Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

⁵⁹ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.А.4.3.2 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.А.4.3.2.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>„Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност ”</i>
<p>Примерни допустими дейности: развитие на информационни системи в корабоплаването, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, доставка на мултифункционални плавателни съдове, развитие на информационни системи за управление на автомобилния трафик, модернизация и изграждане на съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в българските пристанища с национално значение.</p> <p>С последващото развитие на информационните системи за управление на трафика на плавателните съдове, включително системи за търсене и спасяване ще се повиши сигурността и безопасността в корабоплаването. Предвижда се доставка на мултифункционални плавателни съдове, които ще позволяват набиране на информация за условията за корабоплаване по р. Дунава и ще предоставят на ИАПД необходимите данни за адекватна намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респ. повишаване на безопасността в реката.</p> <p>Анализът на безопасността на автомобилното движение показва необходимост от предприемане на мерки за: подобряване на ефективността на наблюдението и контрола върху участниците в движението; установяване на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта; модернизация на информационните системи, гарантиращи сигурност и безопасност; подобряване на организацията на движението. В процес на изпълнение е проект за Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по автомагистрала и I-ви клас пътища на територията на Република България, които са част от TEN-T, финансиран по ОПТ 2007-2013. През програмния период 2014-2020 г. следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.</p> <p>Във връзка с въвеждането на съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в българските пристанища с национално значение по проект „Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение”,</p>	

финансиран по ОПТ 2007-2013 се разработва прединвестиционно проучване за нуждите и капацитетите от пристанищни приемни съоръжения, актуализиране на данни за настоящите и очаквани видове и количества отпадъци и предложение на варианти за модернизация или изграждане на нови пристанищни приемни съоръжения и такива за обработка на отпадъците в българските пристанища с национално значение на р. Дунав и Черно море.

Потенциални бенефициенти:

- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”;
- ДП „Пристанищна инфраструктура”;
- Агенция „Пътна инфраструктура”;
- ИА „Морска администрация”.
-

2.А.4.3.2.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<p><i>Инвестиционен приоритет</i></p>	<p><i>7с „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност ”</i></p>
<p>Процесът на подбор и оценка на предложени за финансиране на проекти обхваща методиката и подхода, посочени в раздел 2.А.1.5.2: (**)</p> <p>По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по инвестиционния приоритет, включен приоритетна ос 4, е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - принос за изпълнение на Интегрираната морска политика на ЕС; - въвеждане на информационни системи в речния транспорт в съответствие със стандартите на ЕС; - принос за изграждане на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа. - 	

2.А.4.3.2.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7с - „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност”</i>
Планирано използване на финансови инструменти	Н/П
Не се предвижда използване на финансови инструменти.	

2.А.4.3.2.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7с - „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност”</i>
Не се предвиждат големи проекти.	

2.А.4.3.2.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

<i>Инвестиционен приоритет</i>		<i>7с - „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност”</i>					
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Целева стойност (2023 г.)⁶⁰</i>	<i>Източник данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
9	Въведени/модернизирани навигационни информационни системи	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	1	Изпълнителна агенция “Морска администрация”	На годишна база
10	Доставени мултифункционални плавателни съдове	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	3	Изпълнителна агенция „Поддржане и проучване на р. Дунав“	На годишна база
11	Въведени в експлоатация пристанищни приемни съоръжения за отпадъци	Брой	ЕФРР	Слабо развити региони	2	ДП „Пристанищна инфраструктура“	На годишна база

2.A.4.4 Инвестиционен приоритет

(повтаря се за всеки инвестиционен приоритет в рамките на приоритетната ос)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7d „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”</i>
--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.A.4.4.1 Специфични цели, съответстващи на инвестиционния приоритет, и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на инвестиционния приоритет)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

⁶⁰ За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението по полове в повечето случаи не е от значение. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

<i>Идентификация</i>	<i>2</i>
<i>Специфична цел</i>	<i>Подобряване на управлението на железопътната мрежа</i>
<i>Резултатите, които държавата членка се стреми да постигне с подкрепа от ЕС</i>	<i>- Подобрена оперативна съвместимост и безопасност на българската железопътна инфраструктура</i>

Таблица 3: Специфични за програмата показатели за резултатите по специфични цели (за ЕФРР и Кохезионния фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Специфична цел		Подобряване на управлението на железопътната мрежа						
Идентификация	Показател	Мерна единица	Категория региони (когато е уместно)	Базова стойност	Базисна година	Целева стойност ⁶¹ (2023 г.)	Източник на данните	Честота на отчитане
12	Относителен дял на българската част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски, между границите със Сърбия и Турция, оборудвана с ETCS	%	Слабо развити региони	63,91%	2013	95,53%	ДП Национална компания Железопътна инфраструктура	На годишна база

Базовата стойност, включваща оборудване с ETCS по ИСПА и ОПТ 2007-2013, по българската част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски, между границите със Сърбия и Турция е определена, както следва:

- Участък Септември-Пловдив – 53 км.
- Железопътна линия Пловдив-Свиленград/Турска граница – 143 км.
- Общо: 196 км.

Общата дължина на българската част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски, между границите със Сърбия и Турция е 306,7 км.

Базовата стойност на индикатор „Относителен дял на българската част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски, между границите със Сърбия и Турция, оборудвана с ETCS“ = $196 / 306,7 * 100 = 63,91\%$

⁶¹ За ЕФРР и Кохезионния фонд целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени.

Дължината на участък София-Септември е 97 км.

Целевата стойност (Относителен дял на българската част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски, между границите със Сърбия и Турция, оборудвана с ETCS = $(97+196) / 306,7 * 100 = 95,53\%$).

Внедряването на ETCS по отсечката София-Септември ще позволи внедряването на цялостен ERTMS по направление София – Турска граница като част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски.

Таблица 4: Общи показатели за резултатите, за които е определена целева стойност, и специфични за програмата показатели за резултатите, съответстващи на специфичната цел (по инвестиционни приоритети и категория региони) (за ЕСФ)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	Показател	Категория региони	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁶² (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
					М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н	Н	Н	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

⁶² Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“= общо.

Таблица 4а: Показатели за резултати по ИМЗ и специфични за програмата показатели за резултати, съответстващи на специфичната цел

(по приоритетни оси или по част от приоритетна ос)

(Позоваване: член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁶³)

Идентификация	Показател	Мерна единица за показател	Общ показател за изпълнението, използван като основа за определяне на целеви стойности	Базова стойност			Мерна единица за базовата и целевата стойност	Базова година	Целева стойност ⁶⁴ (2023 г.)			Източник на данните	Честота на отчитане
				М	Ж	О			М	Ж	О		
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

⁶³ Регламент (ЕС) № 1304/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Европейския социален фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1081/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 470).

⁶⁴ Списъкът включва общи показатели за резултати, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за резултатите. Целевите стойности за общите показатели за резултати трябва да бъдат измерени количествено; за специфичните за програмата показатели за резултатите те могат да бъдат качествени или количествени. Всички показатели за резултатите в приложение II към Регламент (ЕС) № 1304/2013, използвани за мониторинг на изпълнението на ИМЗ, трябва да бъдат обвързани с количествено определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

2.A.4.4.2 Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет

(по инвестиционни приоритети)

2.A.4.4.2.1 *Описание на видовете и примерите за действия, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели, включително, когато е целесъобразно, определяне на основните целеви групи, конкретни целеви територии и категории бенефициери*

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7d „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчване на мерки за намаляване на шума”</i>
<p>Примерни допустими дейности:</p> <p>Развитие на системи за управление на железопътното движение:</p> <ul style="list-style-type: none">- изграждане на съвременни системи за управление на железопътното движение <p>Изграждането на тези системи е в изпълнение на политиката и свързаното законодателство на Европейския съюз, регламентиращо изпълнение на изискванията на Директива 2008/57 и нейните изменения, както и на техническите спецификации за оперативна съвместимост за „Телематични приложения за товарни превози на трансевропейската конвенционална железопътна система” (Регламент (ЕС) № 1305/2014) и за „Телематични приложения за пътнически превози на трансевропейската конвенционална железопътна система” (Регламент (ЕС) № 454/2011, изм. с Регламент (ЕС) № 1273/2013). Съвременните системи следва да изпълняват изискванията на европейския експлоатационен режим. Изградените системи ще обхващат дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове – дългосрочно планиране, краткосрочно планиране, диспечерско регулиране, оперативно отчитане, статистическа отчетност, изчисляване на инфраструктурни такси, подготвяне на данни за анализ, връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози на Трансевропейската конвенционална железопътна система. Допълнително ще бъде изградена система от контролни точки (Check points) за проверка на подвижния състав по време на движение. Към системата за управление на движението на влаковете се предвижда в 23 гари да бъде включена и система за билетоиздаване, информация и достъп на пътниците до гарите.- изграждане на ETCS по жп линия София-Септември.<p>Необходимо е да се осигури оборудването със съвременни осигурителни системи за железопътната отсечка София-Септември, извън обхвата на проектите за модернизация на железопътната инфраструктура. Планираните дейности ще позволят внедряването на цялостен ERTMS по направлението София – Турска граница като част от TEN-T коридор Ориент/ Източно средиземноморски.</p></p>	

Посредством внедряването на съвременните осигурителни системи ще се осигури безопасността на железопътния транспорт по основни железопътни линии. Необходимо е и надграждане на Географската информационна система, с оглед разширяване на функционалния ѝ обхват.

Потенциални бенефициенти:

- Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

2.A.4.4.2.2 Ръководни принципи за подбора на операциите

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7 d „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”</i>
<p>Процесът на подбор и оценка на предложени за финансиране на проекти обхваща методиката и подхода, посочени в раздел 2.A.1.5.2: (**)</p> <p>По-конкретно внимание в оценката за подбор на операциите по инвестиционния приоритет, включен приоритетна ос 4, е насочено в отчитане на покриването на следните под-критерии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - степен на внедряване на системи за управление движението на влаковете; - оценка подобряването на безопасността на железопътния транспорт. 	

2.A.4.4.2.3 Планирано използване на финансови инструменти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7d „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”</i>
Планирано използване на финансови инструменти	Н/П
<p>Не се предвижда използване на финансови инструменти.</p>	

2.A.4.4.2.4 Планирано използване на големи проекти (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	<i>7 d „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”</i>
Не се предвиждат големи проекти.	

2.A.4.4.2.5 Показатели за изпълнението по инвестиционни приоритети и когато е целесъобразно — по категории региони

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 5: Общи и специфични за програмата показатели за изпълнението

(по инвестиционни приоритети, разпределени по категории региони за ЕСФ и когато е уместно — за ЕФРР)

<i>Инвестиционен приоритет</i>			<i>„Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”</i>				
<i>Идентификация</i>	<i>Показател</i>	<i>Мерна единица</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони (когато е уместно)</i>	<i>Целева стойност (2023 г.)⁶⁵</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Честота на отчитане</i>
13	Изградена ETCS система	Км	ЕФРР	Слабо развити региони	97	ДП Национална компания Железопътна инфраструктура	На годишна база

2.A.4.5. Социални иновации, транснационално сътрудничество и принос по тематични цели 1—7⁶⁶

Специфични разпоредби за ЕСФ⁶⁷, когато е приложимо (по приоритетни оси и когато е уместно — категории региони): социални иновации, транснационално сътрудничество и принос от ЕСФ по тематични цели 1—7.

Описание на приноса на планираните действия по приоритетната ос за:

⁶⁵ За ЕСФ списъкът включва общите показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по полове. За ЕФРР и за Кохезионния фонд разпределението по полове в повечето случаи не е от значение. „М“= мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

⁶⁶ Само за програми, подкрепяни от ЕСФ.

⁶⁷ За ЕСФ списъкът включва общи показатели за изпълнението, за които е определена целева стойност, и всички специфични за програмата показатели за изпълнението.

- социалните иновации (ако не са включени в специално предвидена за тях приоритетна ос);
- транснационалното сътрудничество (ако не е включено в специално предвидена за него приоритетна ос);
- тематични цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

<i>Приоритетна ос</i>	<i>4 - Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>
<i>Неприложимо.</i>	

2.A.4.6. Рамка на изпълнението

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка v) и приложение II към Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 6: Рамка на изпълнението на приоритетната ос

(по фондове и категории региони)⁶⁸

<i>Приоритетна ос</i>		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>							
<i>Идентификация</i>	<i>Вид показател</i>	<i>Показател или основна стъпка за изпълнението</i>	<i>Мерна единица, когато е целесъобразно</i>	<i>Фонд</i>	<i>Категория региони</i>	<i>Етапна цел за 2018 г.</i>	<i>Крайна цел (2023 г.)⁶⁹</i>	<i>Източник на данните</i>	<i>Обяснение за значението на показателя, по целесъобразност</i>
<i>1</i>	финансов показател	Сертифицирани разходи от сертифициращия орган	Евро	ЕФРР	Слабо развити региони	7 700 000	74 052 461.00	Сертифициращ орган	Този финансов индикатор се предлага да се използва в ръководството за определяне на етапи и цели за рамката на изпълнението
<i>13</i>	показател за изпълнение	Изградена ETCS система	км	ЕФРР	Слабо развити региони	0	97	ДП Национална компания Железопътна инфраструктура	Предвидените средства за постигането на този индикатор са

⁶⁸ Когато ИМЗ се изпълнява в рамките на дадена приоритетна ос, етапните цели и целите на ИМЗ трябва да бъдат разграничени от другите етапни цели и цели за приоритетната ос в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в член 22, параграф 7, пета алинея от Регламент (ЕС) № 1303/2013, тъй като средствата за ИМЗ (специално разпределени средства и съответната подкрепа от ЕСФ) са изключени от резерва за изпълнение.

⁶⁹ Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. „М“ = мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

									значителни.
5	Етап на изпълнение	Брой договори със стартирало строителство	брой	ЕФРР		1	1	Управляващ орган	Индикаторът е предложен, предвид че не са заложили други измерими цели, които да бъдат напълно изпълнени през 2018 г.

Етапната цел на финансовия показател е определена въз основа на общата стойност на БФП (без резерва за изпълнение) и опита от изпълнението на ОПТ, т.е. към 2018 г. да бъдат сключени 60% от договорите за изпълнение по програмата.

Допълнителна информация за качествени показатели относно създаването на рамката на изпълнението (незадължително)

Инвестиционният приоритет ще се изпълнява, чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

2.А.4.7 Категории интервенции

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vi) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Категории интервенции, съответстващи на съдържанието на приоритетната ос, въз основа на номенклатура, приета от Комисията, и ориентировъчно разпределение на подкрепата от Съюза.

Таблицы 7—11: Категории интервенции⁷⁰

(по фондове и категории региони, ако приоритетна ос обхваща повече от един фонд/категория региони)

Таблица 7: Измерение 1 – Област на интервенция			
Приоритетна ос		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	039 морски пристанища TEN-T	6 617 750.00
ЕФРР	Слабо развити	041 вътрешни водни пътища	11 617 750.00
ЕФРР	Слабо развити	044 интелигентни транспортни системи	44 709 091.00

Таблица 8: Измерение 2 – Форма на финансиране			
Приоритетна ос		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	01 безвъзмездна финансова помощ	62 944 591.00

Таблица 9: Измерение 3 – Вид територия			
Приоритетна ос		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)

⁷⁰ Сумите включват общата подкрепа от Съюза (основното разпределение и предоставянето на средства от резерва за изпълнение).

ЕФРР	Слабо развити	07 не приложимо	62 944 591.00
------	---------------	-----------------	---------------

Таблица 10: Измерение 4 – Териториални механизми за изпълнение

Приоритетна ос		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	07 не приложимо	62 944 591.00

Таблица 11: Измерение 6 – Допълнителна тема за ЕСФ⁷¹ (само за ЕСФ)

Приоритетна ос		<i>Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>	
Фонд	Категория регион	Код	Сума (в евро)
Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

2.А.4.8 Резюме на планираното използване на техническа помощ, включващо при необходимост действията за укрепване на административния капацитет на органите, които участват в управлението и контрола на програмите, и на бенефициерите (когато е целесъобразно)

(по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква б), подточка vii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетна ос	<i>4 - Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта</i>
<p>Планира се използването на техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите, включени за финансиране по приоритетната ос, включително изготвяне или актуализация на: проучвания, анализи „разходи-ползи”, оценки на въздействието върху околната среда, проектиране и др.</p> <p>Дейности свързани с осигуряване на устойчивост на административния капацитет на ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”, ДП „Пристанищна инфраструктура”, ИА „Морска администрация”, Агенция „Пътна инфраструктура” и Национална компания „Железопътна инфраструктура” ще бъдат финансирани по приоритетна ос 5.</p>	

⁷¹ Когато е целесъобразно, включва количествена информация за приноса на ЕСФ по тематичните цели, посочени в член 9, първа алинея, точки 1) — 7) от Регламент (ЕС) № 1303/2013.

2.Б Описание на приоритетните оси, засягащи техническа помощ

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

2.Б.1 Приоритетна ос „Техническа помощ” (повтаря се за всяка приоритетна ос за техническа помощ)

2.Б.2 Основания за определяне на приоритетна ос, включваща повече от една категория региони (където е приложимо)

(Позоваване: член 96, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Неприложимо.

Идентификация на приоритетната ос	5
Наименование на приоритетната ос	„Техническа помощ”

2.Б.3 Фонд и категория региони (повтаря се за всяка комбинация в рамките на приоритетната ос)

Фонд	Европейски фонд за регионално развитие
Категория региони	Слабо развити
База за изчисляване	публично

2.Б.4 Специфични цели и очаквани резултати

(повтаря се за всяка специфична цел в рамките на приоритетната ос)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Идентификация	1
Специфична цел	Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа
Резултатите, които държавата членка се стреми	С изпълнението на планираните дейности се очаква постигането на следните основни

<p>да постигне с подкрепа от Съюза⁷²</p>	<p>резултати:</p> <ul style="list-style-type: none"> - укрепен капацитет на УО и бенефициентите чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на ОПТТИ - предоставена външна експертиза за разработване на стратегически и програмни документи/планове/наръчници; на технически проучвания и бази данни; на независими анализи и оценки и на други специализирани дейности - осигурена информация и публичност на ОПТТИ и промотирането ѝ пред широката общественост; - постигнато оптимално администриране и логистика на ОПТТИ - успешно приключена ОПТ 2007-2013 г. - успешно проведени реформи в релевантните сектори и съответно въведени политики
-----------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.Б.5 Показатели за резултатите⁷³

Таблица 12: Специфични за програмата показатели за резултатите (по специфични цели)

(за ЕФРР/ЕСФ/Кохезионен фонд)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетна ос		„Техническа помощ“					
Идентификация	Показател	Мерна единица	Базова стойност	Базова година	Целева стойност ⁷⁴ (2023 г.)	Източник на данните	Честота на отчитане

⁷² Изисква се в случаите, когато подкрепата от Съюза за техническа помощ в програмата надхвърля 15 милиона евро.

⁷³ Изисква се, когато е обективно оправдано предвид съдържанието на действието и в случаите, в които подкрепата на Съюза за техническа помощ в програмата надхвърля 15 милиона евро и когато това е обективно оправдано предвид съдържанието на действията.

⁷⁴ Целевите стойности могат да бъдат качествени или количествени. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени по пол, базовите стойности могат да бъдат съответно коригирани. „М“= мъже, „Ж“ = жени, „О“ = общо.

14	Обучени хора, в съответствие с програмите за обучение	%	0	2013	100	Управляващ орган и Бенефициенти	На годишна база
15	Изпълнени дейности по комуникационния план	%	0	2013	100%	Управляващ орган	На годишна база
16	Необходимо средно време за обработване на плащане към бенефициента, считано от деня на подаване на искането до деня на възстановяване на плащането	дни	30	2013	25	Управляващ орган	На годишна база
17	Средно време за оценка на проект	дни	90	2013	85	Управляващ орган	На годишна база
18	Степен на обществена информираност	%	0	2013	30%	Управляващ орган	На годишна база
19	Дял на разходите за обезпечаване на проверки на място	%	0	2013	100 %	Управляващ орган	На годишна база

2.Б.6 Действия, които ще получат подкрепа, и очакваният им принос за постигането на специфичните цели (по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

2.Б.6.1 Описание на действията, които ще получат подкрепа, и на очаквания им принос за постигането на специфичните цели

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточки i) и iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетна ос	„Техническа помощ”
----------------	--------------------

Дейности, насочени към успешното приключване на ОПТ (програмен период 2007-2013 г.) и подготовка на следващия програмен период 2021-2027 г.:

- подготовка на проучвания, анализи и оценки във връзка с изпълнението и приключването на ОПТ 2007-2013 г.;
- извършване на специализирани дейности по верификация, контрол и одит във връзка с приключването на ОПТ 2007-2013 г.;
- подготовка на необходими документи във връзка с приключването на ОПТ 2007-2013 г., включително окончателен доклад и декларация за приключването на програмата;
- изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с приключването на ОПТ 2007-2013 г., включително провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на програмата;
- подпомагане на подготовката на оперативната програма за периода 2014-2020 г. (консултации, проучвания, наръчници и др.).

Дейности, насочени към укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и бенефициентите по ОПТТИ:

- осигуряване въвеждането на мотивационна схема за служителите на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата за извършване на работа и полагане на извънреден труд по управление и изпълнение на дейностите, във връзка със Структурните и Кохезионния фондове; обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите - в съответствие с разработените национални правила;
- създаване на отделна структура за извършване на възнагражденията, допълнителното заплащане и осигурителните вноски на служителите;
- разработване и внедряване на стратегия за развитие на човешките ресурси, включваща процедури за назначаване, развитие на персонала, механизъм за задържане на персонала и др.;
- осигуряване на средства за настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, например за извършване на одити и проверки на място, пътувания в чужбина, във връзка с управлението на дейностите по програмата;
- подготовка, организиране и провеждане на специализирани обучения обучения на служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители, такси за участие в обучителни курсове на служителите, подготовка и копиране на материали, както и кетъринг, ако е подходящо;
- подобряване на материално-техническата база, включително и наем, лизинг, покупка и/или застраховане на оборудване, необходимо на служителите на УО и на бенефициентите да извършват дейностите си по програмиране/идентифициране, подготовка, финансово управление, наблюдение, отчетност и контрол на изпълнението на проектите/операциите по ОПТТИ;
- организация на дейността на Комитета за наблюдение на ОПТТИ, на заседанията на под-комитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени в процеса на изпълнение на програмата (включително административни и логистични разходи);
- организация на семинари, работни срещи, включително разходи за зала, за наем

на мултимедийно оборудване, озвучителни системи, изготвяне, копиране/отпечатване и раздаване на протоколи и др. документи, както и устен и писмен превод, кетъринг при необходимост;

- помощ от международни финансови институции в специфични области като разработване на секторни политики, подкрепа в управлението на проекти, мерки за изграждане на капацитет и др.

Дейности, насочени към ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта:

- подготовка и актуализация на стратегически и програмни документи в областта на транспорта, включително изпълнение на предварителните условия в сектор „транспорт“ за програмен период 2014-2020 г., средносрочен преглед и актуализация на Стратегия за развитието на транспортния сектор на Република България до 2020 г., актуализация на транспортния модел/на ОГПТ/ и др. в съответствие с новите тенденции в европейската и националната политики и съобразно препоръки на ЕК;
- подготовка и актуализация на предпроектни и технически проучвания, бази данни и др.;
- разработване и изпълнение на план за мониторинг на околната среда;
- разработване на наръчник за подготовка и изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда при реализацията на инфраструктурните проекти;
- разработване на механизъм за определяне и оценка на риска и предприемане на ефективни и съответстващи мерки за превенция на измамите и корупционните практики при изпълнението на ОПТТИ;
- предоставяне на техническа помощ, включително проучвания, анализи и оценки (предварителни, текущи и последващи), както и консултантски услуги от национални и международни експерти, във връзка с различни аспекти на системата за управление и изпълнение на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число и изготвяне на тръжни спецификации;
- Специализирана външна експертиза при изпълнението на дейности по мониторинг, управлението и финансов контрол на програмата;
- Осигуряване на подкрепа за подготовката на проектите за финансиране в рамките на ОПТТИ;
- подготовка, мониторинг и актуализация на Комуникационния план на програмата;
- провеждане на мащабни информационни кампании;
- провеждане на семинари и конференции, разходи за зала, мултимедийно оборудване, озвучителни системи;
- разпространяване на информация и популяризиране на ниво програма, включително изготвяне, копиране/отпечатване и публикуване на промоционални материали, използване на съответните медии и комуникационни инструменти (печатни издания, изложби, табели, радио, телевизия, видео/ DVD материали, интернет страници). Тук се включват и целевите инициативи за укрепване ролята и мястото на програмата сред различните партньорски организации, инициативите за популяризиране на програмата посредством представяния, достъпни за хората с увреждания (разходи за място на провеждане и лектори, за отпечатване и популяризиране, създаване на интернет страници, превод, и използване услугите на посредници);

- провеждане на социологически проучвания.

Дейности, насочени към прилагане на Директива 2014/24 от 26.02.2014 г. относно задължителното прилагане на електронни търгове

Дейности, насочени към подпомагане на МТИТС в областта на стратегическото управление на железопътния сектор, включително за провеждането на реформи в същия

Дейности, насочени към подпомагане на МТИТС в областта на управлението на авиационния сектор, включително привличане на частни инвеститори.

Дейности, насочени към подпомагане на УО на ОПТТИ, съвместно с МФ в областта на прилагането на правилата за държавните помощи, в т.ч. обучения, обмяна на опит, разработване на процедури и други приложими дейности в сектора

Потенциални бенефициенти:

- Управляващ орган на ОПТТИ 2014-2020 г.
- Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- „Метрополитен“ ЕАД
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

2.Б.6.2 Показатели за изпълнението, които се очаква да допринесат за постигане на резултатите (по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточка iv) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 13: Показатели за изпълнението (по приоритетни оси)
(за ЕФРР/ЕСФ/Кохезионен фонд)

Приоритетна ос		„Техническа помощ“		
Идентификация	Показател ⁷⁵	Мерна единица	Целева стойност (2023 г.) ⁷⁶	Източник на данните

⁷⁵ За ЕСФ списъкът включва общи показатели за изпълнението, за които са определени целеви стойности, и всички специфични за програмата показатели за изпълнението.

⁷⁶ Целеви стойности за показателите за изпълнението в рамките на техническата помощ са незадължителни. Целевите стойности могат да бъдат представени като общо количество (мъже + жени) или разпределени полове. „М“= мъже, „Ж“= жени, „О“ = общо.

25	Брой обучения на служителите в Управляващия орган и бенефициантите	Брой	1 000	Управляващ орган и бенефицианти
26	Одобрена комуникационна стратегия	Брой	1	Управляващ орган
20	Одобен план за оценка	Брой	1	Управляващ орган
21	Проведени заседания на КН	Брой	16	Управляващ орган
22	Брой служители, чиито възнаграждения се финансират по ос 5	Брой	45	Управляващ орган
23	Големи публични дейности	Брой	8	Управляващ орган
27	Брой проведени проверки на място	Брой	100	Управляващ орган
24	Брой публични събития	Брой	20	Управляващ орган

2.Б.7 Категории интервенции (по приоритетни оси)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква в), подточка v) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Съответните категории интервенции въз основа на номенклатура, приета от Комисията, и ориентировъчно разпределение на подкрепата от Съюза.

Таблицы 14—16: Категории интервенции⁷⁷

Таблица 14: Измерение 1 – Област на интервенция			
Приоритетна ос			„Техническа помощ”
Фонд	Категория региони	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	121 Подготовка, изпълнение, наблюдение и контрол	16 921 750.00
ЕФРР	Слабо развити	122 Оценка и проучвания	21 569 566.00
ЕФРР	Слабо	123 Информация и	2 026 000.00

⁷⁷ Сумите включват общата подкрепа от Съюза (основното разпределение и предоставянето на средства от резерва за изпълнение).

	развити	комуникации	
--	---------	-------------	--

Таблица 15: Измерение 2 – Форма на финансиране

<i>Приоритетна ос</i>		„Техническа помощ”	
Фонд	Категория региони	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	01 безвъзмездна финансова помощ	40 517 316.00

Таблица 16: Измерение 3 – Вид територия

<i>Приоритетна ос</i>		„Техническа помощ”	
Фонд	Категория региони	Код	Сума (в евро)
ЕФРР	Слабо развити	07 Неприложимо	40 517 316.00

РАЗДЕЛ 3 ПЛАН ЗА ФИНАНСИРАНЕ

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква г) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

3.1 Финансови бюджетни кредити от всеки фонд и суми за резерва за изпълнение

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква г), подточка i) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 17:

Фонд	Категория региони	2014 г.		2015 г.		2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		Общо	
		Основно разпределение ⁷⁸ (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение (в евро)	Резерв за изпълнение (в евро)	Основно разпределение	Резерв за изпълнение
ЕФРР	Слабо развити	53 762 607.00	3 431 656.00	56 516 398.00	3 607 430.00	83 030 702.00	5 299 832.00	54 172 899.00	3 457 845.00	56 603 787.00	3 613 008.00	58 977 027.00	3 764 491.00	69 112 771.00	4 411 454.00	432 176 191.00	27 585
КФ		133 400 038.00	8 514 896.00	140 596 931.00	8 974 272.00	148 402 381.00	9 472 492.00	154 661 752.00	9 872 027.00	160 539 867.00	10 247 226.00	166 578 812.00	10 632 690.00	171 826 244.00	10 967 633.00	1 076 006 025.00	68 681
Общо		187 162 645.00	11 946 552.00	197 113 329.00	12 581 702.00	231 433 083.00	14 772 324.00	208 834 651.00	13 329 872.00	217 143 654.00	13 860 234.00	225 555 839.00	14 397 181.00	240 939 015.00	15 379 087.00	1 508 182 216.00	96 266

⁷⁸

Общо разпределени средства (подкрепа от Съюза) минус средствата за резерв за изпълнение.

3.2 Общи финансови бюджетни кредити по фондове и национално съфинансиране (в евро)

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква г), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

1. В таблицата се определя финансовият план по приоритетни оси.
2. Когато дадена приоритетна ос обхваща повече от един фонд, подкрепата от Съюза и националното участие са разпределени по фондове с отделен процент на съфинансиране в рамките на приоритетната ос за всеки фонд.
3. Когато приоритетната ос обхваща повече от една категория региони, подкрепата от Съюза и националното участие са разпределени по категории региони с отделен процент на съфинансиране в рамките на приоритетната ос за всяка категория региони.
4. Приносът на ЕИБ е представен на нивото на приоритетната ос.

Таблица 18А: План за финансиране (в евро)

Приоритет	Фонд	Категория региони	Основа за изчисляване на подкрепата от Съюза (общо допустими разходи или публични допустими разходи)	Подкрепа от Съюза	Национално участие	Ориентировъчно разпределение на националното участие		Обща стойност на финансирането	Процент на съфинансиране	За информация Участие на ЕИБ	Основно разпределение (общо финансиране минус резерв за изпълнение)		Резерв за изпълнение		Размер на резерва за изпълнение като процент от общата подкрепа от Съюза
						Национално публично финансиране	Национално частно финансиране (1)				Подкрепа от Съюза	Национално участие	Подкрепа от Съюза	Национално участие ⁷⁹	
				(a)	(b) = (c) + (d)	(c)	(d)	(e) = (a) + (b)	(f) = (a)/(g)	(g)	(h)=(a)-(j)	(i) = (b) - (k)	(j)	(k)= (b) * ((j)/(a))	(l) = (j)/(a) * 100

⁷⁹

Националното участие се разпределя пропорционално между основното разпределение и резерва за изпълнение.

									е) (2)						
<i>Приоритет на ос 1</i>	Кохезионен фонд	не се прилага	публично	572 343 631.00	101 001 818.00	101 001 818.00	0	673 345 449.00	84,9 999 999 035 %		538 003 013.00	94 941 709.00	34 340 618.00	6 060 109.00	6.00%
<i>Приоритет на ос 2</i>	Кохезионен фонд	не се прилага	публично	572 343 630.00	101 001 818.00	101 001 818.00	0	673 345 448.00	84,9 999 998 812 %		538 003 012.00	94 941 709.00	34 340 618.00	6 060 109.00	6.00%
<i>Приоритет на ос 3</i>	ЕФРР	слабо развити региони	публично	356 300 000.00	62 876 471.00	62 876 471.00	0	419 176 471.00	84,9 999 999 165 %		332 490 961.00	58 674 876.00	23 809 039.00	4 201 595.00	6.682 %
<i>Приоритет на ос 4</i>	ЕФРР	слабо развити региони	публично	62 944 591.00	11 107 870.00	11 107 870.00	0	74 052 461.00	84,9 999 988 522 %		59 167 914.00	10 441 398.00	3 776 677.00	666 472.00	6.00%
<i>Приоритет на ос 5</i>	ЕФРР	слабо развити региони	публично	40 517 316.00	7 150 115.00	7 150 115.00	0	47 667 431.00	84,9 999 992 657 %		40 517 316.00	7 150 115.00			
<i>Общо</i>	КФ	не се прилага		1 144 687 261.00	202 003 636.00	202 003 636.00	0	1 346 690 897.00	84,9 999 998 923 %		1 076 006 025.00	189 883 418.00	68 681 236.00	12 120 218.00	6.00%

Общо	ЕФРР	слабо развити региони		459 761 907.00	81 134 456.00	81 134 456.00	0	540 896 363.00	84.999997134%		432 176 191.00	76 266 389.00	27 585 716.00	4 868 067.00	6.00%
Всичко				1 604 449 168.00	283 138 092.00	283 138 092.00	0	1 887 587 260.00	84.999998411%		1 508 182 216.00	266 149 807.00	96 266 952.00	16 988 285.00	6.00%

(1) Попълва се само когато приоритетните оси са изразени в общи разходи.

(2) В таблицата ставката на съфинансиране може да бъде закръглена към най-близкото цяло число. Точният процент, използван за възстановяване на плащания, е съотношението (f).

Таблица 18В: Инициатива за младежка заетост – специално разпределени средства - ЕСФ и ИМЗ⁸⁰ (когато е целесъобразно)

Неприложимо.

Таблица 18С: Разпределение на финансовия план по приоритетни оси, фондове, категории региони и тематични цели

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква г), подточка ii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Приоритетна ос	Фонд ⁸¹	Категория региони	Тематична цел	Подкрепа от Съюза (в евро)	Национално участие (в евро)	Обща стойност на финансирането (в евро)
Приоритетна ос 1. "Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа"	Кохезионен фонд	Слабо развити	Тц. 7	572 343 631.00	101 001 818.00	673 345 449.00
Приоритетна ос 2 "Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа"	Кохезионен фонд	Слабо развити	Тц. 7	572 343 630.00	101 001 818.00	673 345 448.00
Приоритетна ос 3 "Подобряване на	Европейски фонд за регионално	Слабо развити	Тц. 4	341 300 000.00	60 229 412.00	401 529 412.00

⁸⁰ Попълва се за всяка (част от) приоритетна ос, с която се прилага ИМЗ.

⁸¹ За целите на настоящата таблица ИМЗ (специално разпределени средства и съответна подкрепа от ЕСФ) се счита за фонд.

интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"	развитие					
		Слабо развити	Тц. 7	15 000 000.00	2 647 059.00	17 647 059.00
Приоритетна ос 4 "Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"	Европейски фонд за регионално развитие	Слабо развити	Тц. 7	62 944 591.00	11 107 870.00	74 052 461.00
Общо	-	Слабо развити	-	1 563 931 852.00	275 987 977.00	1 839 919 829.00

Таблица 19: Ориентировъчен размер на подкрепата, която ще бъде използвана за цели във връзка с изменението на климата

(Позоваване: член 27, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)⁸²

Приоритетна ос	Ориентировъчен размер на подкрепата, която ще бъде използвана за цели във връзка с изменението на климата (в евро)	Дял от общия размер на средствата, разпределени за оперативната програма (%)
Приоритетна ос 1. "Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа"	228 937 452.40	14.27%
Приоритетна ос 2 "Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа"	0	0
Приоритетна ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"	142 520 000.00	8.88%
Приоритетна ос 4 "Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"	25 177 836.40	1.57%
Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”	0	0
Общо	396 635 288.80	24.72%

⁸² Тази таблица се създава автоматично въз основа на таблиците за категориите интервенции по всяка приоритетна ос.

РАЗДЕЛ 4 ИНТЕГРИРАН ПОДХОД ЗА ТЕРИТОРИАЛНО РАЗВИТИЕ

(Позоваване: член 96, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Описание на интегрирания подход за териториално развитие, като се вземат предвид съдържанието и целите на оперативната програма с оглед на споразумението за партньорство и като се представят начините, по които оперативната програма допринася за постигането на нейните цели и очакваните резултати

Съгласно споразумението за партньорство, насоченият към намаляване на социални, икономически и териториални различия интегриран подход към териториалното развитие ще бъде приложен чрез следните инструменти:

- пилотно прилагане на Интегрирана териториална инвестиция за Северозападен регион (ниво NUTS II), идентифициран като най-слабо развит на територията на целия Европейски съюз
- прилагане на новия инструмент „Водено от общността местно развитие”, включително прилагане на BOMP с многофондово финансиране, чрез програмиране и прилагане на иновативни интегрирани многосекторни стратегии за местно развитие
- продължаващи инвестиции за стимулиране на устойчивото градско развитие въз основа на интегрирани планове за градско възстановяване и за развитие на дефинирани опорни центрове на растеж
- продължаване прилагането на европейско териториално сътрудничество, в т.ч. по Стратегията на ЕС за Дунавския регион.

С оглед на предвиденото в Споразумението за партньорство и предвид съдържанието и целите на ОПТТИ 2014-2020 г. приносът на оперативната програма ще бъде единствено по отношение реализацията на Стратегията на ЕС за Дунавския регион.

4.1 Ръководено от общностите местно развитие (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Когато е целесъобразно — описание на подхода за използване на инструментите на ръководеното от общностите местно развитие и принципите за определяне на областите, в които те ще бъдат приложени

Неприложимо.

4.2 Устойчиво градско развитие (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) № 1303/2013; член 7, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁸³)

Когато е целесъобразно — ориентировъчния размер на подкрепата от ЕФРР за интегрирани действия за устойчиво градско развитие, които трябва да бъдат прилагани в съответствие с разпоредбите на член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1301/2013, и ориентировъчния размер на сумата, отпусната като подкрепа от ЕСФ за интегрирани действия.

Неприложимо.

Таблица 20: Интегрирани действия за устойчиво градско развитие – ориентировъчен размер на подкрепата от ЕФРР и ЕСФ

Фонд	Подкрепа от ЕФРР и ЕСФ (ориентировъчно) (в EUR)	Дял от общия размер на средствата, разпределени от фонда за програмата
Общо ЕФРР	Неприложимо.	Неприложимо.
Общо ЕСФ	Неприложимо.	Неприложимо.
ОБЩО ЕФРР + ЕСФ	Неприложимо.	Неприложимо.

4.3 Интегрирани териториални инвестиции (ИТИ) (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Когато е целесъобразно — описание на подхода за използване на интегрираните териториални инвестиции (както е определено в член 36 от Регламент (ЕС) № 1303/2013), различни от тези за градско развитие съгласно член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1301/2013, и ориентировъчния размер на сумата, отпусната за тях по всяка приоритетна ос.

Неприложимо.

Таблица 21: Ориентировъчно разпределение на финансовите средства за ИТИ, различни от посочените в точка 4.2

(обща сума)

⁸³ Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година относно Европейския фонд за регионално развитие и специални разпоредби по отношение на целта „Инвестиции за растеж и работни места“, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1080/2006 (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 289).

Приоритетна ос	Фонд	Ориентировъчно разпределение на финансовите средства (подкрепа от Съюза) (%)
Неприложимо.	Н/П	Н/П
Неприложимо.	Н/П	Н/П
Общо	Н/П	Н/П

4.4 Уредба за междурегионалните и транснационалните действия в рамките на оперативната програма с бенефициери, намиращи се в поне още една държава членка (когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 96, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Възможен проект, който да отговаря на изискванията за финансиране, е проекта за рехабилитация на Дунав мост Русе-Гюргево. Този проект е предвиден за финансиране само със средства от Държавния бюджет т.е. с източник на финансиране извън ОПТТИ 2014-2020.

4.5 Принос на планираните действия по програмата за осъществяване на макрорегионални стратегии и стратегии за морските басейни в зависимост от потребностите на програмния район, посочени от държавата членка (когато е целесъобразно)

(Когато държавата членка и регионите участват в макрорегионални стратегии и стратегии за морските басейни)

(Позоваване: член 96, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Концепцията за развитие на TEN-T мрежата е заложена в Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа. Изграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура по TEN-T мрежа изисква съвместни действия от страните, през територията на които преминават направленията на мрежата.

По ОПТТИ 2014-2020 г. ще се финансират проекти за изграждане и модернизация на приоритетни отсечки по основната и разширена Трансевропейската транспортна мрежа, на територията на страната, с оглед постигането на свързаност и интеграция с транспортните мрежи на съседните страни и с ЕС.

Стратегия на ЕС за Дунавския регион е макрорегионална стратегия, която осигурява нов подход за развитието на региона. Една от приоритетните области в Плана за действие за осъществяване на Стратегията е „Подобряване на мобилността и интермодалността”.

В тази връзка ОПТТИ 2014-2020 г. ще допринесе за изпълнението на целите на релевантните приоритетни области от Стратегия на ЕС за Дунавския регион, а именно:

- Приоритетна област 1А Подобряване на мобилността и мултимодалността | Вътрешни водни пътища

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от проектите, предвидени за финансиране по приоритетна ос 4 на ОПТТИ, свързани с надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването, подобряване плавателността на реката, и др.

- Приоритетна област 1В Подобряване на мобилността и мултимодалността | Сухоzemни, железопътни и въздушни връзки.

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от проектите, предвидени за финансиране по приоритетна ос 4 на ОПТТИ.

РАЗДЕЛ 5 СПЕЦИФИЧНИ ПОТРЕБНОСТИ НА ГЕОГРАФСКИ РАЙОНИ, КОИТО СА НАЙ-ТЕЖКО ЗАСЕГНАТИ ОТ БЕДНОСТ, ИЛИ НА ЦЕЛЕВИТЕ ГРУПИ С НАЙ-ВИСОК РИСК ОТ ДИСКРИМИНАЦИЯ ИЛИ СОЦИАЛНО ИЗКЛЮЧВАНЕ (КОГАТО Е ЦЕЛЕСЪОБРАЗНО)

(Позоваване: член 96, параграф 4, буква а) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

5.1 Географски райони, които са най-тежко засегнати от бедност/целеве групи с най-висок риск от дискриминация

Неприложимо.

5.2 Стратегия за работа по специалните потребности на географските райони/целевите групи, които са най-тежко засегнати от бедност, и когато е приложимо — принос за прилагането на интегрирания подход, определен в споразумението за партньорство

Неприложимо.

Таблица 22: Действия за работа по специалните потребности на географските райони/целевите групи, които са най-тежко засегнати от бедност⁸⁴

Целева група/географски район	Основни видове планирани действия като част от интегриран подход	Приоритетна ос	Фонд	Категория региони	Инвестиционен приоритет
Неприложимо.	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П

РАЗДЕЛ 6 СПЕЦИФИЧНИ ПОТРЕБНОСТИ НА ГЕОГРАФСКИТЕ РАЙОНИ, КОИТО СТРАДАТ ОТ ТЕЖКИ И ПОСТОЯННИ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ПРИРОДНИ И ДЕМОГРАФСКИ УСЛОВИЯ (КОГАТО Е ЦЕЛЕСЪОБРАЗНО)

(Позоваване: член 96, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Неприложимо.

⁸⁴ Ако програмата обхваща повече от една категория региони, може да е необходимо разпределение по категории.

РАЗДЕЛ 7 ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИИ, КОИТО ОТГОВАРЯТ ЗА УПРАВЛЕНИЕТО, КОНТРОЛА И ОДИТА И РОЛЯ НА СЪОТВЕТНИТЕ ПАРТНЬОРИ

(Позоваване: член 96, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

7.1 Съответни органи и организации

(Позоваване: член 96, параграф 5, букви а) и б) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 23: Съответстващи органи

Орган/организация	Наименование на органа и отдел или звено	Ръководител на органа/организацията (длъжност или пост)
Управляващ орган	Дирекция „Координация на програми и проекти”, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Инж. Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти” и Ръководител на Управляващия орган
Сертифициращ орган, когато е приложимо	Дирекция „Национален фонд”, Министерство на финансите	Мануела Милошева – директор на дирекция и ръководител на сертифициращия орган
Одитен орган	ИА „Одит на средствата от ЕС”	Людмила Рангелова – изпълнителен директор
Организация, към която Комисията прави плащания	Дирекция „Национален фонд”, Министерство на финансите	Мануела Милошева – директор на дирекция и ръководител на сертифициращия орган

7.2 Привличане на съответните партньори

(Позоваване: член 96, параграф 5, буква в) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

7.2.1 *Предприети действия за привличане на съответните партньори в подготовката на оперативната програма и ролята на партньорите в изпълнението, мониторинга и оценката на програмата*

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” за периода 2014-2020 г. се разработва, в съответствие с чл. 5 от Постановление № 5 на Министерския съвет от 18.01.2012 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете по Общата стратегическа рамка на Европейския съюз за програмния период 2014-2020 г. (обн., ДВ, бр. 7 от 24.01.2012 г.) и във връзка с Решение № 328 от 25 април 2012 г. за одобряване на списък с тематичните цели, които да бъдат включени в Договора за партньорство на Република България за програмния период 2014-2020 г., списък с програми и водещо ведомство за разработването на всяка програма. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (дирекция „Координация на програми и проекти”) е водещо ведомство за разработване на ОПТТИ 2014-2020 г. При разработването на програмата се използва опитът на Управляващия орган в подготовката, управлението и изпълнението на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.

Със Заповед № РД-08-458/07.08.12 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано с министъра по управление на средствата от ЕС, е сформирана Работна група за подготовката на програмата. Съставът на Работната група е в съответствие с ПМС № 5 от 18.01.2012 г. В Работната група са включени представители на Централното координационно звено, Сертифициращия и Одитиращия орган, ведомствата, отговорни за политиките, мерки по които ще се финансират от програмата, Националният статистически институт, Комисията за защита от дискриминацията, Регионалните съвети за развитие в районите от ниво 2, Национално представителните организации на работодателите, работниците и служителите, признати от Министерския съвет по реда на Кодекса на труда, Национално представителните организации на и за хора с увреждания, признати от Министерския съвет по реда на Закона за интеграция на хората с увреждания, Националното сдружение на общините в Република България, неправителствени организации и т.н.

Ролята на партньорите при разработването на оперативната програма е регламентирано както в ПМС 5/18.01.2012 г., така и във Вътрешните правила за организацията и дейността на работната група (РГ) за подготовка на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за периода 2014 -2020 г.

Изборът на представители на неправителствените организации е извършен, съгласно утвърден от министъра по управление на средствата от ЕС, Механизъм за избор на неправителствени организации, чиито представители да участват в състава на работните групи за договора за партньорство и програмите на Република България за периода 2014-2020 г. Съгласно този механизъм в работната група участват представители на следните групи неправителствени организации – екологични, работещи в сферата на транспорта и в сферата на политиките за развитие.

Представителите на партньорските институции и организации са включени в процеса на изготвянето, разглеждането и съгласуването на отделните разработки и текстове на оперативната програма, както и на окончателния вариант на програмата, като основно функциите им се изразяват в подготовката и представянето на предложения, коментари и становища, участие в заседанията на РГ с право на глас и т.н.

Заседанията се провеждат при ясна организация, в съответствие с приетите от РГ вътрешни правила за дейността ѝ. Материалите за всяко заседание се изпращат предварително, като на членовете на РГ и техните заместници се осигурява необходимото време и информация за подготовката на компетентни становища по разглежданите материали. Проведени са 6 заседания на РГ, като отделните компоненти на програмата и подготвените цялостни текстове са изпращани на членовете на РГ за коментари и становища.

С оглед информирането на широката общественост за процеса на подготовка на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, протоколите от проведените заседания и материалите от отделните етапи на подготовка на програмата се публикуват на страницата на ОП „Транспорт“ в Интернет и на единния информационен портал на управление на Структурните и Кохезионния фонд на ЕС.

В процеса на разработване на оперативната програма бяха обсъждани най-

подходящите решения за постигане целите на програмата. Най-сериозни бяха дискусиите относно избора на операции и дейности по програмата. Обхватът на програмата е съобразен с допустимите за финансиране дейности по съответните инвестиционни приоритети и тематична цел. По отношение на предложеното включване на второкласни пътища в текста на програмата, се стигна до заключението, че рамката на програмата е ясна и тя е съсредоточена върху TEN-T мрежата (в регионалната програма следва да бъдат включени проекти за пътищата от II клас). Обсъдени бяха направени предложения за включването на допълнителни мерки, например за развитие на пристанищата на страната, с оглед постигането на интегрираност на инвестициите. Изяснено бе, че развитието на пристанищната инфраструктура е предвидено да се осъществи посредством публично-частно партньорство. Средствата от фондовете на ЕС се отпускат на принципа на допълняемостта т.е. Оперативната програма не може да реши всички проблеми на националната транспортна система. Стигна се до заключението, че е необходимо да се търсят и други варианти и източници на финансиране. На заседание на РГ беше обсъждано и обединяването на инвестициите в пътната и железопътната инфраструктура в приоритетна ос 1 „Развитие на пътната и железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа” и приоритетна ос 2 „Развитие на пътната и железопътната инфраструктура по „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”. В крайна сметка беше решено инвестициите да бъдат обособени в приоритетните оси по видове транспорт. Обсъждан бе и приносът на програмата по отношение на политиките за околната среда и климата. Установено бе, че основна част от инвестициите, предвидени по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., допринасят за постигане и на тези политики като хоризонтални мерки. Такива са инвестициите в железопътна инфраструктура, воден и интермодален транспорт. Конкретни мерки за околна среда, климат и енергийна ефективност се включват по съответните тематични цели в обхвата на други програми за периода 2014-2020 г. По отношение на иновациите, РГ стигна до заключението, че примерните дейности, които са заложили в съответната приоритетна ос на програмата, са напълно подходящи и съобразени с текущата ситуация в транспортния сектор на страната и финансовите средства по програмата.

В допълнение напредъкът в процеса на подготовка на програмен период 2014-2020 г. се докладва и на заседанията на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., на които участват и представители на Европейската комисия.

Непрекъснатата координация се осъществява с Централното координационно звено в Министерски съвет. Координация в процеса на разработване на оперативните програми за програмен период 2014-2020 г., в т.ч. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., се осъществява и в рамките на Съвета за координация и управление на средствата от ЕС.

Принципът на партньорство ще се прилага и при изпълнението, мониторинга и оценката на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. Участието на идентифицираните при разработването на програмата административни, социални и икономически партньори ще бъде осигурено чрез участието на техни представители в Комитет за наблюдение на ОПТТИ 2014-2020 г. Комитетът за наблюдение ще осъществява мониторинг по отношение на напредъка в постигането на целите и стратегията на програмата и по този начин ще гарантира нейното ефективно и качествено изпълнение.

Бенефициентите по приоритетните оси на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. ще бъдат активни и надеждни партньори на Управляващия орган в процеса на изпълнението ѝ. В тази връзка се работи по осигуряване на проектната готовност за програмен период 2014-2020 г. и по изграждане на необходимия административен капацитет за усвояването на средствата по ОПТТИ 2014-2020 г.

7.2.2 Глобални субсидии (за ЕСФ, когато е целесъобразно)

(Позоваване: член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1304/2013)

Неприложимо.

7.2.3 Отпускане на целесъобразно количество средства за изграждане на капацитет (за ЕСФ, когато е уместно)

(Позоваване: член 6, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕС) № 1304/2013)

Неприложимо.

РАЗДЕЛ 8 КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ФОНДОВЕТЕ, ЕЗФРСР И ЕФМД И КООРДИНАЦИЯ С ДРУГИ ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ, НАЦИОНАЛНИ И НА СЪЮЗА, КАКТО И С ЕИБ

(Позоваване: член 96, параграф 6, буква а) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Механизмите за осигуряване на координация между фондовете, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за морско дело и рибарство (ЕФМДР) и други инструменти за финансиране, национални и на Съюза, както и с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), като се вземат под внимание съответните разпоредби, определени в общата стратегическа рамка

На национално ниво координация между фондовете се осъществява посредством разработването на Споразумението за партньорство.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. се финансира от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие.

Дейностите в обхвата на програмата са насочени основно към развитие на пътната и железопътната инфраструктура на страната по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа и насърчаване на интермодалния транспорт.

Връзки и разграничаване с други програми по ОСР:

Оперативна програма „Региони в растеж” 2014-2020 г.

Връзки на ОПТТИ с ОПРР

Дейностите по приоритетна ос 1 на ОПРР “Устойчиво и интегрирано градско развитие” по отношение насърчаването на мерки за преминаването към

нисковъглеродна икономика са в тясна връзка с инвестиции за постигане развитие на устойчива транспортна система. В допълнение към инвестициите в интегриран градски транспорт по ОПРР, ОПТТИ 2014-2020 г. ще финансира последващото разширение на метрото в София. Допълването между двете оперативни програми рефлектира и е свързано с Приоритет 3) „Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж” на стратегически приоритет с област на допълване „Изграждане на устойчив транспорт и транспортни системи”. Синергията между тях ще се прояви чрез насърчаване на мерки за изграждане на мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа за развитие на екологични и нисковъглеродни транспортни системи и подкрепа за устойчивата градска мобилност и по-специално чрез финансиране на проекта за разширение на метрото в гр. София от предвидените ресурси на ОПТТИ.

Също така, налице е връзка на ОПТТИ с Приоритетна ос 6 на ОПРР: „*Регионална пътна инфраструктура*” за подобряване на мобилността на регионално равнище посредством свързване на второстепенни и третостепенни възли с инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, тъй като посредством модернизацията и изграждането на липсващи железопътни и пътни отсечки по направленията на TEN-T мрежа ще бъдат отстранени „тесните места” за осигуряване на свързаност между регионите, както и със съседните страни, което ще подобри достъпността на услугите и възможностите за развитие на търговията и туризма.

Разграничаване

ОПРР е насочена основно към подобряване на свързаността и достъпността на мрежата от градове и обектите на културното и природно наследство с TEN-T мрежата. Финансира първи, втори и трети клас пътища, извън TEN-T мрежата, предварително определени на базата на разработена методология за приоритизирането им. ОПТТИ включва проекти за развитие на пътната инфраструктура по TEN-T мрежата.

Оперативна програма „Добро управление”(ОПДУ)

Връзка на ОПТТИ с ОПДУ

Няма констатирана връзка между двете програми. Дейностите по укрепване на административния капацитет, които се предвижда да бъдат финансирани от ОПТТИ са насочени специфично към бенефициентите й.

Разграничаване

ОПДУ подкрепя цялостното повишаване на институционалния капацитет, ефективната публична администрация и обществени услуги на конкретно обособени допустими бенефициенти, сред които не попадат участници в ОПТТИ.

Оперативна програма “Околна среда” (ОПОС)

Връзка на ОПТТИ с ОПОС

Инвестициите от ОПОС ще бъдат осъществявани в секторите води, отпадъци, Natura 2000 и биоразнообразие. В допълнение към инвестициите по ОПОС, в сектор “Транспорт” е предвидено финансирането на мерки, включени в морския стратегически план за Черно море (по отношение замърсяването от кораби, от пристанищни съоръжения и от други морски отпадъци).

Също така, чрез изпълнението на разширението на софийското метро по ОПТТИ, ще се допринесе и за реализирането на мерки, насочени към опазване и възстановяване на градската околна среда и пряко свързани с националната политика за зелена инфраструктура.

Налице е и връзка и допълване между ОПОС и ОПТТИ в областта за чистотата на въздуха. Тя се изразява посредством приоритет 3) на стратегически приоритет, а именно: „Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж”. Областта на допълване между програмите ще включва намаляване замърсяването на въздуха, което в размките на ОПТТИ ще бъде постигнато чрез развитие на екологичен транспорт, екологични и ниско въглеродни транспортни системи и насърчаване на устойчива градска мобилност, както и чрез подобряване на инфраструктурата в рамките на тематична цел 7.

Разграничаване

В друг контекст двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Оперативна програма “Развитие на човешките ресурси” (РЧР)

Връзка на ОПТТИ с ОПРЧР

ОПТТИ няма пряка връзка с ОПРЧР, но косвено, с подобряване на транспортната инфраструктура, ще допринесе за развитието на икономиката и за повишаване на жизнения стандарт на населението, в съответствие с целите на Стратегия „Европа 2020”. Ползите от интервенциите по ОПТТИ ще имат ефект и върху приобщаващия растеж посредством подобряване на свързаността на регионите и откриването на нови работни места, особено в по-изоставащите региони на страната. По този начин ОПТТИ ще допринесе към увеличаване на ефекта от приложението на ОПРЧР.

Разграничаване

В друг контекст двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност” (ОПИК)

Връзка на ОПТТИ с ОПИК

Допълващи дейности за постигане на заложените в ОПИК цели по приоритетни оси 2 и 3 ще бъдат изпълнявани и по приоритетна ос 4 на ОПТТИ: Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.

Разграничаване

В друг контекст двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Оперативна програма „Наука и образование и интелигентен растеж”

Между двете програми няма припокриване на инвестиции и мерки.

Програма „Морско дело и рибарство” (ПМДР)

Връзка на ОПТТИ с ПМДР

В допълнение към мерките по ПМДР, реализацията на ОПТТИ ще допринесе за подобряване на морската свързаност и морската и крайбрежна икономика. В ОПТТИ е предвидено и финасирането на специфичен проект, който е във връзка

с морския стратегически план за Черно море по отношение третирането на морски отпадъци в пристанищата с национално значение.

Разграничаване

В друг контекст двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Програма за развитие на селските райони (ПРСР)

Връзка на ОПТТИ с ПРСР

ОПТТИ няма пряка връзка с ПРСР, но косвено, с подобряването на транспортната инфраструктура в страната, ще се допринесе за икономическото развитие и за намаляването на бедността на населението в селските райони. Ползите от интервенциите по ОПТТИ ще имат ефект върху приобщаващия растеж, посредством подобряване на свързаността на регионите и откриването на нови работни места и в по-изоставащите региони на страната.

Разграничаване

В друг контекст двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Програми за териториално сътрудничество (ПТС)

Трансгранично сътрудничество (ТГС)

Програмите за трансгранично сътрудничество, в които страната ни участва подкрепят преимуществено меки мерки и по изключение дребномащабни инфраструктурни проекти, които трябва да бъдат изготвени от представители на двете граничещи страни и да са с ясно трансгранично въздействие. Между изпълнението на проектите, които ще бъдат финансирани от ОПТТИ и проектите по програмите за ТГС няма нито пряка, нито косвена свързаност.

Транснационално сътрудничество

Страната ни участва в програмата на ЕС за транснационално сътрудничество „South-East Europe”. Програмата финансира изпълнението на съвместни дейности, насочени към подобряване на процеса за териториална, икономическа и социална интеграция в югоизточна Европа и цели да допринесе за осъществяване на политиките за сближаване. Финансират се неинвестиционни дейности и проекти на базата на партньорства между страните-участници в програмата. В тази връзка ОПТТИ и програмата за транснационално сътрудничество, в която страната ни участва, нямат припокриване на инвестиции и мерки.

Междурегионално сътрудничество

Страната ни участва в програмата на ЕС за междурегионално сътрудничество “Inetreg IVC”. В нея участват всички европейски страни. Тя финансира съвместни дейности, свързани с иновации и икономика, базирана на знанието, опазване на околната среда и превенция на рисковете. Типични начини за придобиване на опит са провеждане на тематични семинари, конференции, изследвания и работни посещения за обмен на добри практики. В тази връзка между мерките, които ОПТТИ възнамерява да финансира и тези на програмата за междурегионално сътрудничество, в която страната ни участва, няма припокриване.

Механизъм за свързване на Европа

Със средства от Механизма за свързване на Европа („Connecting Europe Facility”) се предвижда да се извърши модернизация на ж.п. участъци Волуяк-София,

София-Елин Пелин, Костенец-Септември и на жп възел Пловдив. По тези проекти е налична съответна степен на подготовка до фаза „зрял” проект, която е описана в раздел 2 на настоящата програма.

Със средства от Механизма за свързване на Европа („Connecting Europe Facility”) се предвижда да бъдат финансирани мерките за осигуряване на условия за нормално корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав. По програма ИСПА от румънска страна беше извършена предварителна подготовка на бъдещите интервенции.

Национални средства и ЕИБ

Средствата от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. ще бъдат допълнени с национално съфинансиране (средства от държавния бюджет) и/или ЕИБ.

Република България има добър опит в сътрудничеството с ЕИБ през програмния период 2007-2013. С Кредитното споразумение за структурен програмен заем, България – съфинансиране по Фондовете на ЕС 2007-2013 г., между Република България и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), ратифицирано с закон на 11.07.2008 г. е предоставен структурен програмен заем на Република България за покриване на националното съфинансиране на проекти по няколко програми съфинансирани от Структурните и Кохезионния фонд на ЕС, включително ОП „Транспорт“ 2007- 2013 г. в общ размер на 700 000 000 евро.

Към м. май 2014 г. от ЕИБ са одобрени следните проекти, финансирани по ОПТ:

- 1 Разширение на софийското метро по отсечките: пътен възел Надежда-Централна ж.п. гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”;
- 2 Разширение на софийското метро: Етап 2 - Лот 1 „Обеля – Надежда” и Лот 2 „Младост 1 – Цариградско шосе”;
- 3 Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе - Летище София” и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4”;
- 4 Електрификация и реконструкция на ж.п. линия Свиленград- турска граница;
- 5 Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по железопътната линия Пловдив – Бургас (по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа);
- 6 Модернизация на участъка Септември – Пловдив от железопътната линия София-Пловдив (по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа)
- 7 Доизграждане на АМ Тракия – лотове 2, 3 и 4;
- 8 Изграждане на автомагистрала Марица, лот 1 и 2;
- 9 Автомагистрала Струма, лотове 1, 2 и 4;
- 10 Обходен път на гр. Монтана - I-1 (Е-79).

Предвижда се сътрудничеството между Република България и ЕИБ в областта на предоставяне на структурни заеми да продължи и за програмния период 2014-2020 г. На този етап няма конкретни данни за финансовата рамка на едно подобно сътрудничество, но се предвижда провеждане на преговори с ЕИБ, с оглед осигуряване на необходими средства за завършване на основни направления по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната.

РАЗДЕЛ 9 ПРЕДВАРИТЕЛНИ УСЛОВИЯ

(Позоваване: член 96, параграф 6, буква б) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

9.1 Предварителни условия

Информация за оценката на приложимостта и изпълнението на предварителни условия (незадължително)

--

Таблица 24: Приложими предварителни условия и оценка на тяхното изпълнение

Предварителни условия	Приоритетни оси, за които се прилагат условията	Изпълнени предварителни условия (да/не/частично)	Критерии	Изпълнени критерии (да/не)	Позоваване	Обяснения
<p>Тематични предварителни условия</p> <p>7.1. Автомобилен транспорт: Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) или рамка(и) за инвестиции в транспорта в съответствие с институционалното устройство на държавите членки (включително публичен транспорт на регионално и местно равнище), подпомагащ(и) развитието на инфраструктурата и подобряващ(и) свързаността с основната мрежа TEN-T и всеобхватните мрежи.</p>	<p>"Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и разширената Трансевропейска транспортна мрежа"</p>	<p>Частично</p>	<p>Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) за транспорта или рамка(и) за инвестиции в транспорта, който(които) изпълнява(т) правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя(т):</p> <p>– приноса към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в:</p> <p>– основната мрежа TEN-T и</p>	<p>Не</p>	<p>Стратегия за развитието на транспортния сектор на Република България до 2020 г.</p> <p>Общ генерален план за транспорта.</p> <p>Стратегическа оценка на въздействието върху околната среда (на Общия генерален план на транспорта).</p> <p>Актуализация на транспортния модел (разработен като част от Общия генерален план за транспорта), с оглед идентифициране на приоритетни инвестиции по основните направления от TEN-T мрежата до 2020 г. и 2030 г. (автомобилен и железопътен транспорт).</p> <p>Стратегия за развитие на пътната инфраструктура до 2020 г.</p> <p>Методология за приоритизация на пътни отсечки по ОПРР 2014-2020</p>	<p>В Общия генерален план на транспорта, в Раздел 6 „Идентифициране на варианти“ е включен дълг списък с вариантите за развитие на пътната инфраструктура.</p> <p>Дългите списъци са съкратени до списък с приоритетните проекти, препоръчани разработване и изпълнение.</p> <p>При актуализацията (от 2013 г.) на транспортния модел, разработен като част от Общия генерален план за транспорта, са дефинирани направленията по пътната и железопътната</p>

			<p>всеобхватната мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и КФ; както и</p> <p>– във второстепенната свързаност .</p> <p>– портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР и КФ.</p> <p>- мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.</p>	Да	<p>Проекти за осигуряване на капацитета на бенефициентите за реализиране на списъка от проекти.</p>	<p>мрежа с най-голямо очаквано увеличение на трафика с хоризонт 2020 и 2030 г., където прогнозираното търсене е близко до или надвишава съществуващия капацитет.</p> <p>В процеса на подготовка на ОПТТИ 2014-2020 г. е извършена приоритизация на проектите, включени в обхвата на програмата, на базата на мултикритериален анализ.</p> <p>При подготовката на Националната мултиmodalна транспортна стратегия/Интегрирана транспортна стратегия ще бъде извършена екологична оценка.</p>
<p>7.2. Железопътен транспорт: Наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специална глава за развитието на железопътния транспорт в съответствие с институционалното устройство на държавите членки (включително публичен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с основната мрежа TEN-T и всеобхватните мрежи. Инвестициите обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на</p>	<p>"Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа"</p>	Частично	<p>Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на глава за развитието на железопътния транспорт, както е посочено по-горе, която изпълнява правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график, бюджетна рамка).</p>	Не	<p>Стратегия за развитието на транспортния сектор на Република България до 2020 г.</p> <p>Общ генерален план за транспорта.</p> <p>Стратегическа оценка на въздействието върху околната среда (на Общия генерален план на транспорта).</p> <p>Актуализация на транспортния модел (разработен като част от Общия генерален план за транспорта), с оглед идентифициране на приоритетни инвестиции по основните направления от TEN-T мрежата до 2020 г. и 2030 г. (автомобилен и железопътен транспорт).</p> <p>Стратегия за развитие на пътната инфраструктура до 2020 г.</p> <p>Проекти за осигуряване на капацитета на бенефициентите за реализиране на списъка от проекти.</p>	<p>В Общия генерален план на транспорта, в Раздел 6 „Идентифициране на варианти” е включен дълг списък с вариантите за развитие на пътната инфраструктура.</p> <p>Дългите списъци са съкратени до списък с приоритетните проекти, препоръчани за разработване и изпълнение.</p> <p>При актуализацията (от 2013 г.) на транспортния модел, разработен като част от Общия генерален план за транспорта, са дефинирани направлението по пътната и железопътната</p>

						<p>Таблица 9.14, са подложени на анализ ползи-разходи.</p> <p>В процеса на подготовка на ОПГТИ 2014-2020 г. е извършена приоритизация на проектите, включени в обхвата на програмата, на базата на мултикритериален анализ.</p> <p>Предвижда се развитие на мултимодални връзки (пътни и железопътни) с пристанищата и летищата. Проекти за развитие на пристанищната и летищната инфраструктура не се предвиждат в обхвата на ОПГТИ 2014-2020 г.</p> <p>Мерките за подобряване на корабоплаването по р. Дунав в общия българо-румънски участък се предвиждат да се осъществят в програмен период 2014-2020 г. с финансиране от Инструмента за свързване на Европа.</p>
Общи предварителни условия ЕхАС						
4. Наличие на уредба за ефективното прилагане на законодателството на Съюза за обществените поръчки в областта на ЕСИФ	Всички оси на ОПГТИ	Частично	Наличие на уредба за ефективното прилагане на законодателството на Съюза за обществените поръчки в областта на ЕСИФ	НЕ	Изготвяне на Национална стратегия за развитие на сектора на обществените поръчки в България за периода 2014- 2020 г.	<p>- Допълнително разширяване обхвата на предварителния контрол, осъществяван от АОП</p> <p>- Въвеждане на новите европейски директиви чрез изготвяне на изцяло нов рамков закон</p> <p>- Разработване на План за</p>

						изпълнение на Стратегията
			Уредба, гарантираща прозрачни процедури за възлагане на договори	ДА	Принципът на публичност и прозрачност се гарантира от Регистъра на обществените поръчки и от последите изменения и допълнения на ЗОП	Предстоящо въвеждане изцяло на електронна комуникация до етапа на електронна оферта.
			Уредба за обучение на персонала, който участва в провеждането на европейските структурни и инвестиционни фондове в действие, и за разпространение на информация до този персонал	Да	Провеждане на обучения за УО, свързани с прилагане на законодателството в областта на обществените поръчки, избягване на риска от налагане на финансови корекции и административно наказателни санкции	Използване на ИСУН Различни обучения по ЗОП за периода от 2007 г. до настоящия момент са посетили 50 служители от УО на ОПТ
			Уредба, гарантираща административния капацитет за въвеждане и прилагане на правилата на Съюза за обществените поръчки.	НЕ	В УО на ОПТ има определени служители, които имат в длъжностните си характеристики отговорности по въпросите на обществените поръчки УО предоставят необходимата информация, вкл. и под формата на разработени документи, наръчници, указания, ръководства и др., в сферата на обществените поръчки. В разработваната Национална стратегия за развитие на сектора на обществените поръчки в България за периода 2014- 2020 г. се предвиждат мерки за осигуряване на техническа помощ на лицата, които прилагат правилата за възлагане на обществени поръчки.	В УО на ОПТ има 8 служители, които имат в длъжностните си характеристики отговорности по въпросите на обществените поръчки
5. Наличие на уредба за ефективно прилагане на правилата на Съюза за държавните помощи в областта на ЕСИФ	Всички оси на ОПТИ	ДА	Уредба за ефективно прилагане на правилата на Съюза за държавните помощи	ДА	Налично национално законодателство в областта на държавните помощи: ЗДП и ППЗДП;	На задължително съгласуване подлежат всички мерки за помощ - за нотифициране или освободени от това задължение, с изключение на de minimis Правилата за кумулиране се

						прилагат пряко съобразно изискванията на мерките за помощ Националното законодателство урежда ред за възстановяване на неправомерна и несъвместима помощ по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс чрез НАП
			Уредба за обучение на персонала, участващ в привеждане на ЕСИФ в действие и за разпространение на информация до този персонал	ДА	Служители на УО на ОПТ са преминали обучения по държавни помощи Информация и публичност за държавните помощи се предоставят чрез специализирана интернет страница на дирекция „Държавни помощи и реален сектор” в МФ, както и чрез официална кореспонденция и ел. поща	Предстои да се да се изгради и поддържа административен капацитет за планиране, разработване, уведомяване, управление, отчет и контрол на държавните помощи и предоставяне на минималните помощи.
			Уредба, гарантираща административния капацитет за въвеждане и прилагане на правилата на Съюза за държавните помощи.	ДА	МФ е националният компетентен орган за наблюдението, прозрачността и координацията на държавните помощи Предвижда се въвеждане на конкретно задължение за администраторите на помощ да изградят, поддържат и осигурят достатъчен капацитет за планиране, разработване, уведомяване, управление, докладване и контрол на предоставяните държавни и минимални помощи	Планирани изменения в ЗДП въвеждат задължение за всеки администратор на помощ, каквито са и УО на ОП, да изгради и поддържа достатъчен капацитет за планиране, разработване, уведомяване, управление, докладване и контрол на предоставянето на държавни и минимални помощи.
6. Наличие на уредба за ефективно прилагане на законодателството на Съюза относно околната среда, свързано с ОВОС и СООС.	Всички оси на ОПТТИ	ДА	Уредба за ефективно прилагане на Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (2) (ОВОС) и на Директива 2001/42/ЕО (3)	ДА	Приложимо законодателство: - ЗООС - Наредба за условията и реда за извършване на ОВОС - Наредба за условията и реда за извършване на ЕО	Приложимо хармонизирано законодателство за прилагане на директивите за ОВОС и СООС, за участие на обществеността в различни етапи от процедурата по ОВОС и ЕО, както

			(COOC)			и ясен регламент за правото на заинтересувани лица за достъп до правосъдие
			Уредба за обучение на персонала, участващ в прилагането на директивите за ОВОС и СООС, и за разпространение на информация до този персонал	ДА	- Проведени обучения, работни срещи, семинари. - Изготвени указания. - Осигурен достъп до указанията и издадените ръководства по електронен път и конвенционална поща	Издадени ръководства за пътища, железопътни проекти, отпадъци, отпадъчни води, прилагане на чл. 7 от Директивата за ОВОС и Практическото ръководство за обучение по ОВОС и ЕО, включително приложение със списък на решения на Съда на ЕС по ОВОС.
			Уредба за осигуряване на достатъчен административен капацитет.	ДА	Създадени структурни звена по ОВОС и ЕО с експерти, чиито длъжностни характеристики включват координиране на процедурата по ОВОС и ЕО.	- Проведени обучения, работни срещи, семинари. - Изготвени указания. - Осигурен достъп до указанията и издадените ръководства по електронен път и конвенционална поща
7. Наличие на статистическа база, необходима за оценяване на ефективността и въздействието на програмите. Наличие на система от показатели за резултатите, необходими за подбора на действия, които най-ефективно допринасят за постигане на желаните резултати, за наблюдение на напредъка към постигане на резултатите и за извършване на оценка на въздействието	Всички оси на ОПТТИ	Частично	Въведена е уредба за своевременно събиране и агрегиране на статистически данни със следните елементи: - идентифициране на източници и механизми за осигуряване на статистическо валидиране; — уредба относно публикуването и публичната достъпност на агрегираните данни;	Да	Кодекс на европейската статистическа практика Декларация за качеството на националната статистическа система на Република България Закон за статистиката Национална статистическа програма за 2013 година Правилник за разпространение на статистически продукти и услуги	За да се гарантира качество на резултатите, хармонизираната национална статистика се разработва, изготвя и разпространява въз основа на стандарти и хармонизирани методи. Прилагат се следните критерии за качество: а) „относимост“, който се отнася до степента, в която статистиката отговаря на настоящите и потенциалните потребности на ползвателите; б) „точност“, който се отнася до близостта на прогнозите до неизвестните действителни стойности; в) „актуалност“, който се отнася до

						<p>периода от време между датата на предоставянето на информацията и събитието или явлението, което тя описва;</p> <p>г) „навременност“, който се отнася до периода от време между датата на предоставянето на данните и целевата дата (датата, на която е трябвало да бъдат представени данните);</p> <p>д) „достъпност“ и „яснота“, които се отнасят до условията и формите за получаване, използване и тълкуване на данни от ползвателите;</p> <p>е) „съпоставимост“, който се отнася до измерването на въздействието на различията в приложените статистически понятия, оценъчни инструменти и процедури, когато се съпоставят статистически данни за различни географски райони, отраслови области или периоди от време;</p> <p>ж) „съгласуваност“ се отнася до пригодността на данните да бъдат надеждно съчетавани по различни начини и за различни цели.</p> <p>НСИ – водещи за осигуряването на общите за програмите показатели за резултатите и механизмите за осигуряване на статистическо валидиране. УО на програмите - водещи за разработването и поддържането на</p>
--	--	--	--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>Ефективна система от показатели за резултатите, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> — подбор на показатели за резултатите за всяка програма, които предоставят информация за обосновката на подбора на свързани с политиката действия, финансирани от програмата; — определяне на количествени цели за тези показатели; — съгласуваност на всеки показател със следните реквизити: солидност и статистическо валидиране, яснота на тълкуването на нормите, реагиране на предприетите мерки на ниво политика, своевременно събиране на данните; 	НЕ	<p>Списък на стандартните статистически показатели</p>	<p>ефективна система от показатели. За разработените системи към настоящия момент информацията, касаеща индикаторите по отделните програми ще бъде налична в публичния ИСУН, на интернет страниците на управляващите органи по съответните програми.</p> <p>Изпълнението на критерия е обвързано с разработването в завършен вид на оперативните програми. Индикаторите, които ще бъдат разработени в хода на изпълнението на оперативните програми от УО или бенефициентите ще трябва да преминат статистическо валидиране в съответствие със следните процедури:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Когато показателите са изготвени въз основа на административни данни, дефинициите и понятията, използвани за административни цели, трябва да се доближават достатъчно до тези, които се изискват за статистически цели. 2. Подборът на извадките и методите за оценка трябва да са добре обосновани. 3. Методите за събирането на данни трябва да се съгласуват с НСИ, като приложенията
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----	--------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>въведени процедури, които гарантират, че всички операции, финансирани от програмата, възприемат ефективна система от показатели</p>	НЕ	<p>им се наблюдава от гледна точка спазване на методологията.</p> <p>4. Бенефициентите и УО сътрудничат с НСИ с цел осигуряване на качество на данните.</p> <p>Определени са количествени и качествени цели за показателите за резултат, чието съдържание е съгласувано между програмите на Европейския съюз и други донори.</p> <p>За индикаторите са определени количествени и качествени цели, които ще са в съответствие със заложените в стратегия Европа 2020</p> <p>По отношение на ЕСФ се предвижда събиране на информация на индивидуално равнище за всеки отделен участник в съответствие с разпоредбите на регламент 1304/2013, както на ниво отделен проект, така и на ниво приоритетна ос. Отчитането ще се осъществява посредством индикаторите за изпълнение и резултат, определени на съответното ниво от оперативната програма, за което се осъществява отчитането или оценката на въздействието. Данните от мониторинга ще се представят на всяко заседание на Комитета за наблюдение (КН), така че членовете</p>
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

						<p>на КН ще могат обсъдят проблемите, които биха могли да възпрепятстват доброто изпълнение на програмата. Дейностите, осъществени във връзка със своевременното събиране на микроданни за участниците ще бъдат отчитани в годишните доклади за изпълнението, както и в докладите за напредъка, представяни пред КН.</p> <p>Самите данни отразяват всички участници, които директно са ползвали или се ползват от помощта по ЕСФ, като в случаи на повторно участие в една и съща операция, отделния участник се отчита само веднъж. За целите на отчитането (независимо от факта, че на ЕК ще се предоставят само агрегирани данни) ще се ползват лични данни за всеки отделен участник (напр. пол, стаус на пазара на труда, образователно ниво и т.н.), вкл. „чувствителни“ такива (напр. увреждане, малцинствен статус, неравностойно положение и др.). Съгласно Разпоредбите за Директивата за защита на личните данни, всеки участник може да откаже предоставянето на „чувствителна“ информация, като в такъв случай</p>
--	--	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

						<p>съответните органи за управление на Програмите следва документално да установят, че са направили опит за събирането на подобни данни и това им е било отказано.</p> <p>По подобие на общите индикатори в Регламент 1304/2013, Управляващите органи ще предоставят ясни и разбираеми дефиниции на специфичните индикатори по отделните Програми, с което да се постигне общо разбиране за тях и да се улесни последващото им отчитане.</p> <p>Управляващите органи изграждат свои системи за съхранение и отчитане на данни за отделните участници в електронна форма, с оглед не само на формалното изпълнение на разпоредбите на чл.56 на Регламент 1303/2013 и чл.5 и чл.19 на Регламент 1304/2013, но и с цел ефективно изпълнение на задълженията по монитоирнг и оценка на Програмите. За целта се стъпва върху системите и процедурите за мониторинг на ЕСФ през програмен период 2007-2013 г., който обаче се нуждаят от допълнителни настройки и прецизиране, както с оглед спазване на изискванията, приложими за програмен период 2014-2020 г., така и за отчитането на</p>
--	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

						индикаторите за непосредствен и дългосрочен резултат, вкл. на извадков принцип
--	--	--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------

9.2 Описание на действията за изпълнение на предварителните условия, отговорните органи и графика⁸⁵

Таблица 25: Действия за изпълнение на приложимите общи предварителни условия (ЕхАС)

Общи предварителни условия (ЕхАС)	Критерии, които не са изпълнени	Действия, които ще бъдат предприети	Краен срок (дата)	Отговорни органи
4. Наличие на уредба за ефективното прилагане на законодателството на Съюза за обществените поръчки в областта на европейските структурни и инвестиционни фондове.	Уредба за ефективното прилагане на законодателството на Съюза за обществените поръчки в областта на ЕСИФ.	Действие 1. Приемане на Национална стратегия за развитие на сектора на обществените поръчки в България за периода 2014- 2020 г.	31 юли 2014	МИЕ, АОП
		В проекта на Стратегия са предвидени мерки за повишаване ефективността при възлагане на обществени поръчки и създаване на гаранция за спазване законодателството на Съюза в областта.		
		Действие 2. Установяване на кодифицирано, устойчиво и опростено законодателство в областта на обществените поръчки чрез приемане на нов Закон за обществените поръчки и подзаконови актове по прилагането му.	31 Януари 2016	МИЕ, АОП,
		Действие 3. Въвеждане на мерки за засилване на системите за управление и контрол на европейските фондове, вкл. ефективно сътрудничество с цел гарантиране на съгласуваност между действията при предварителния и последващия контрол	31 Януари 2016	УО ЦКЗ ИА „ОСЕС“ АОП СП АДФИ
		Действие 4. Преглед на системата за обжалване и предложения за нейното оптимизиране (напр. гаранции срещу	31 Октомври 2014	КЗК, ВАС

⁸⁵ Таблицы 25 и 26 включват само приложимите общи и тематични предварителни условия, които изобщо не са изпълнени или са изпълнени частично (вж. таблица 24) към момента на представяне на програмата.

		злоупотреба с правото на обжалване и др.).		
	Уредба за обучение и разпространение на информация за персонала, участващ в управлението на средства от ЕСИФ	<p>Действие 1. Изработване и изпълнение на програма за обучение и развитие на персонала, който участва в управлението на европейските фондове (включително обучения по обществените поръчки в рамките на Обучителната академия по ЕСИФ)</p> <p>Действие 2. Преразглеждане и актуализиране на съществуващите системи за разпространение и обмен на информация между персонала от Управляващите органи и бенефициентите и останалите заинтересовани страни по отношение правилата за обществените поръчки с оглед установяване на единна практика.</p>	31 Декември 2016	ИПА, УО на ОП, АОП
	Уредба, гарантираща административния капацитет за въвеждане и прилагане на правилата на ЕС за обществените поръчки.	<p>Действие 1. Укрепване и стабилитет на административния капацитет на АОП чрез увеличаване на персонала и провеждане на специализирани обучения.</p> <p>Действие 2: Осигуряване на техническа помощ за лицата, които прилагат правилата за възлагане на обществени поръчки чрез организиране и провеждане на текущи обучения и други необходими мерки/действия, определени след проучване и консултация със съответните целеви групи</p>	31 Декември 2015	МИЕ, АОП
			31 Декември 2015	ИПА, УО, АОП
7. Наличие на статистическа база, необходима, за да се извършват оценки на ефективността и въздействието на програмите. Наличие на система от показатели за резултатите, необходима, за да се изберат действия, които най-ефективно допринасят за желаните резултати, както и за да се следи напредъкът към постигане на резултатите и да се извършва оценка на въздействието	Ефективна система от показатели за резултати, включително: - избор на показателите за резултатите за всяка програма, предоставяща информация за това, което мотивира избора на политически действия, финансирани от програмата - поставяне на цели за тези показатели - зачитането на всеки показател от следните изисквания:	<p>Действие 1 Избор на показатели за резултатите за всяка оперативна програма.</p> <p>Показателите за изпълнение и резултат да са относими и обвързани с тематичните оси, цели и мерки по ОП. За целите на статистическото валидиране ще се приложи унифицирана система за изискванията по събирането на микроданни, за приложимите методологии и дефиниции за техния обхват и за приложимата процедура за обработка за и обобщаване на данните. Рамката за статистическо валидиране ще се разработи в съответствие с European</p>	В двумесечен срок след приемане на ОПТИ	НСИ, УО на ОПТИ

	устойчивост и статистическа валидиране, яснота на тълкуването на нормите, отзивчивост към политика, своевременно събиране на данни	Code of Practice и методологическите изисквания на статистическите регламенти на ЕК и Парламента. Действие 2 Проверка относно спазване на изискванията за всеки индикатор по отношение на неговата устойчивост, яснота на тълкуването, своевременност на събиране на данните и отзивчивост към политиката.	30 Септември 2014	НСИ; УО на ОПТТИ
	Процедури, които да гарантират, че всички операции, финансирани от програма приемат ефективна система от показатели.	Действие 1 Разработване на процедурите за събиране и обработване на микроданните, необходими за оценка на приноса на операциите към специфичните цели за всяка ОП.	В двумесечен срок след приемане на ОПТТИ	НСИ; УО на ОПТТИ

Таблица 26: Действия за изпълнение на приложимите тематични предварителни условия

Тематични предварителни условия	Критерии, които не са изпълнени	Действия, които ще бъдат предприети	Краен срок (дата)	Отговорни органи
7.1. Автомобилен транспорт: Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) или рамка(и) за инвестиции в транспорта в съответствие с институционалното устройство на държавите членки (включително публичен транспорт на регионално и местно равнище), подпомагащ(и) развитието на инфраструктурата и подобряващ(и) свързаността с основната мрежа TEN-T и всеобхватните мрежи.	Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) за транспорта или рамка(и) за инвестиции в транспорта, който(които) изпълнява(т) правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя(т): – приноса към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в: – основната мрежа TEN-T и	Действие 1 Подготовка на Национална мултиmodalна транспортна стратегия/Интегрирана транспортна стратегия. До края на септември 2016 г. се предвижда да бъде подготвена Национална мултиmodalна транспортна стратегия / Интегрирана транспортна стратегия - ще бъде описан приносът на инвестициите в транспортния сектор към Единното европейско транспортно пространство, ще бъдат очертани приоритетните инвестиции в "основната" и "разширената" TEN-T мрежа, съфинансирани от КФ и ЕФРР, както и във	30 Септември 2016	МТИТС

	<p>всеобхватната мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и КФ; както и</p> <p>– във второстепенната свързаност .</p> <p>– портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР и КФ.</p>	<p>вторичната свързаност, ще бъде подготвен реалистичен списък с проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график и бюджет), ще бъдат планирани инфраструктурните проекти, предвидени за финансиране от държавния бюджет, както и проектите с финансиране от други международни финансиращи институции и фондове, ПЧП, частни инвестиции и др., ще бъде разработена стратегия за поддръжка на активите, стратегия за финансиране и изпълнение, стратегия за развитие на човешките ресурси с включени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти, ще бъдат изпълнени нормативните изисквания за стратегическа екологична оценка.</p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>Действие 2 Приемане на Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014- 2020</p> <p>Със Стратегията ще се актуализира частично и Общия генерален план за транспорта – по отношение на инвентаризация на наличните финансови средства, административен капацитет, стъпки и срокове за изпълнение на транспортните цели на България, като при изпълнението на Действие 1 ще бъде съобразена и тази Стратегия.</p> <p>Със стратегията ще бъде приета и Средносрочна оперативна програма за изпълнение на Стратегията.</p> <p>Изготвени са проектите на двата документа.</p>	31 декември 2014	МРРБ, МТИТС
7.2. Железопътен транспорт: Наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специална глава за развитието на железопътния транспорт в съответствие с	Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на глава за развитието на железопътния транспорт, както е посочено по-горе, която изпълнява	<p>Действие 1</p> <p>Подготовка на Национална мултимодална транспортна стратегия.</p> <p>Виж ТПУ 7.1.</p>	30 Септември 2016	МТИТС

<p>институционалното устройство на държавите членки (включително публичен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с основната мрежа TEN-T и всеобхватните мрежи. Инвестициите обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на капацитет.</p>	<p>правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график, бюджетна рамка);</p>			
<p>7.3. Други видове транспорт, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, мултимодални връзки и летищна инфраструктура: Наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специална глава за вътрешни водни пътища и морски транспорт, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, което допринася за подобряване на свързаността с основната мрежа TEN-T и всеобхватните мрежи и подкрепя устойчивата регионална и местна мобилност.</p>	<p>Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на глава за вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, която изпълнява правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график за изпълнението и бюджетна рамка).</p>	<p>Действие 1 Подготовка на Национална мултимодална транспортна стратегия. Виж ТПУ 7.1.</p>	<p>30 Септември 2016</p>	<p>МТИТС</p>

РАЗДЕЛ 10 Намаляване на административната тежест за бенефициерите

(Позоваване: член 96, параграф 6, буква в) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Резюме на оценката на административната тежест за бенефициерите и когато е необходимо — на планираните действия за намаляване на тази тежест, придружено от ориентиrowъчен график за тяхното изпълнение

Общ преглед и оценка на административната тежест през 2007-2013

В рамките на всяка програма административната тежест, създавана на отделните етапи от проектния цикъл, е еднаква, независимо от характера и бюджета на проектите. Всички етапи от проектния цикъл се характеризират и с голям обем документи и затруднен документооборот. Сложните процедури и големият обем на изискуемите документи често водят до забавяния в процеса по оценка на проектните предложения, а забавянията в процеса на верификация и възстановяване на извършените разходи лишават бенефициентите от свободен финансов ресурс.

Правилата за възлагане на обществени поръчки от бенефициентите утежняват/забавят изпълнението на проектите, а процедурите по предварителен/последващ контрол на тръжните документации не гарантират на бенефициента, че впоследствие няма да му бъдат наложени финансови корекции за нарушения в процедурите по ЗОП. Допълнителната тежест се поражда и от общите правила и процедури, действащи в съответните сектори.

Планирани мерки от МС за намаляване на административната тежест на национално ниво:

- Приемане на нормативна уредба за изпълнение на програмите, съфинансирани от ЕСИФ (май 2014 г.)
- Електронизация на процесите, свързани с предоставянето, изпълнението, отчитането и мониторинга на финансовата помощ (декември 2016 г.)
- Въвеждане на интегрирани проектни предложения с възможност за финансиране по повече от една програма и оценка от една комисия (май 2014 г.)
- Въвеждане на нови инструменти за предоставяне на финансова помощ по фондовете на ЕС (октомври 2014 г.)
- Приемане на национална методология за прилагане на опростени разходи по проектите, съфинансирани от ЕСИФ (декември 2014 г.)
- Поетапно създаване на функционалност на ИСУН 2020 за електронна комуникация бенефициент-администрация (септември 2015 г.)

Намаляване на административната тежест на бенефициентите на ОПТ 2007-2013 и на ОПТТИ 2014-2020 :

Големият брой и често променящите се национални нормативни актове и разпоредби доведоха бенефициентите на ОПТ до затруднения и сериозни закъснения при подготовката и изпълнението на инфраструктурни проекти - при изпълнение на административните процедури по отчуждаване или промяна на предназначението на земите, съгласувания и издаване на необходимите разрешителни по ЗУТ, както и при археологически проучвания, прилагане на

ЗОП и на екологичното законодателство.

Въпреки, че посочените области не са в ресора на МТИТС, УО на ОПТ в рамките на своите компетенции и правомощия, подкрепи бенефициентите при формулирането и процедурането на предложенията им за промени в действащата нормативната база, както и е им съдейства при взаимодействието им с други институции (регионални, национални и от съседни държави) за решаване на възникнали проблеми при подготовката и изпълнението на проектите. Оказването на тази подкрепа и съдействие ще продължи и през периода 2014-2020 г..

Бенефициентите срещат допълнителни трудности и поради честите промени в указанията и процедурите за изпълнение на ОПТ. Осмата версия на Процедурния наръчник на ОПТ е от 27.02.2013 г. Повечето от бенефициентите се затрудняват при навременното изготвяне/ актуализация на съответните си наръчници. В тази връзка в процеса на изготвяне/ актуализация на процедурния наръчник на ОПТТИ ще се привличат и отговорни специалисти на бенефициентите с цел ускоряване привеждането на процедурните наръчници на бенефициентите в необходимото съответствие.

Относно процедурите за подготовка и оценка на проектни предложения, предоставяне на БФП, изпълнение, мониторинг, контрол и докладване по ОПТ извършените през 2011 г. текущи оценки показват, че бенефициентите считат тези процедури за сложни, изискващи изготвянето на голям обем документи при затруднен документооборот (при първоначалната липса информационна система, а в последствие и при функционално ограничената ИСУН), но в крайна сметка за доказано работещи и успешно приложими.

УО на ОПТ съдейства на бенефициентите при изготвяне на всички изискуеми документи. Така от формалното докладване поради липсата на напредък по проектите в началото на програмата, към 2012 г. качеството на докладване от бенефициентите значително е подобро. Предприетите мерки за намаляване на административната тежест на бенефициентите в тази връзка са:

- Отпадане на изискването за изготвяне на шестмесечните доклади и оптимизация формата на месечните и годишния доклади за напредък;
- Съкращаване на изискваната информация за напредъка по проектите при подаване на искания за плащане (премахнато е дублирането на вече наличната и официално предоставена информация);
- Поддържане на постоянна обратна връзка с бенефициентите. Освен на периодичните срещи за отчитане на напредъка, на които се разискват всички възникнали проблеми е създадена практиката, незабавно след запознаване с подадена от бенефициентите към УО информация, експертите от УО да изпращат по електронна поща своите забележки за отстраняване/ допълване/ корекции от бенефициентите. След всяка проверка на място се провежда заключителна среща с всички заинтересовани страни (бенефициенти, изпълнители и др.), на която се обсъждат детайлно констатациите и препоръките. Така проверяващите окончателно се убеждават, че не са достигнали до някои погрешни или неточно формулирани изводи и се избягва възможността от неразбиране на отправените препоръки;
- Оптимално използване на функционалните възможности на развиващата

се през периода 2007-2013 ИСУН.

През периода 2014-2020 УО на ОПТТИ ще продължи да:

- поддържа постоянна обратна връзка с бенефициентите;
- прилага новите функционалните възможности на ИСУН 2020 незабавно след тяхното създаване;
- редуцира (при възможност) изискваната бенефициентите информация (като периодика и като съдържание), като се придържа към минималните изисквания от законодателството;
- редуцира времето за предварителен/пост контрол и верификация чрез оптимизиране структурата на УО и използването на външна експертиза.

Чрез създадения механизъм, по който при изчерпване на лимитите УО на ОПТ своевременно да подава искания за средства към НФ се минимизира риска липсата на разполагаем ресурс от страна на УО да доведе до забавяне възстановяването на средства към бенефициентите.

След средата на 2011 средствата за покриване на финансов недостиг се предоставят на бенефициентите чрез Българската банка за развитие (ББР) в съответствие с утвърдения от МС Механизъм за ползване на средства от Кредитното споразумение и договор между ББР и МФ.

УО на ОПТ ще използва своите правомощия за подкрепа на осигуряването на необходимата финансовата помощ (чрез възможните финансови инструменти) на бенефициентите на ОПТТИ на възможно най-ранен етап.

Освен гореописаните действия, УО на ОПТТИ предвижда следното:

- до 31.01.2015 г. - включване в Процедурния наръчник на ОПТТИ на Националната методология за прилагане на опростени разходи;
- до 31.12.2016 г. - електронизация на процесите от всички фази на проектния цикъл, включително обучения за работа с новите функционалности на ИСУН 2020.

РАЗДЕЛ 11 Хоризонтални принципи

(Позоваване : член 96, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

11.1 Устойчиво развитие

Описание на конкретните действия, с които при избора на операциите се отчитат изискванията за опазване на околната среда, ефективно използване на ресурсите, смекчаване на изменението на климата и адаптация към него, устойчивост при бедствия, както и превенция и управление на риска.

В настоящия програмен период ще се обръща особено внимание на спазването и правилното прилагане на устойчивото развитие като един от основните хоризонтални принципи и по-специално в контекста на: опазване на околната среда, ефективно използване на ресурсите, смекчаване измененията на климата и адаптация към него, устойчивост при бедствия и превенция и управление на риска от бедствия.

При изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 и включените в нея проекти този принцип ще се прилага чрез спазване на изискванията на действащото Общностно и национално законодателство във връзка с оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционни намерения и екологична оценка на планове и програми, както и оценка на съвместимостта с НАТУРА 2000.

Опазване на околната среда

ОПТТИ ще следва общата цел на България за намаляване на емисиите, генериращи ефекта на затоплянето в сравнение с настоящия период, като част от общата цел за намаляване на глобалните емисии. Специално значение се отдава на принципите за устойчивото развитие в контекста му за опазване на околната среда, които се интегрират в изпълнението на всички приоритетни оси. На проектно ниво, всички строителни проекти за транспортната инфраструктура ще бъдат предмет на прилагане на процедури за оценка на въздействието върху околната среда и в съответствие с приложимото законодателство. В АРП и ОВОС ще бъдат въведени релевантни качествени критерии, влияещи при подбора на същите, като ще се отчитат и положителните и отрицателните въздействия върху околната среда. Разработените принципи за подбор на операции за транспортни инфраструктурни проекти включват, наред с останалото и приложение на стандартната практика за скрининг на потенциалните уязвимости към климатичните промени, като разглеждат възможностите за адаптация и повишена устойчивост към изменението на климата. Това ще се осъществява в съответствие с насоките за интегриране на устойчивостта към изменението на климата в конвенционалния жизнен цикъл на активите, както и с дефинираните модули в процеса на устойчивост към изменението на климата, разработени в „Non-paper Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient”⁸⁶

В синхрон със Стратегията на ЕС за развитие на зелена инфраструктура на територията на Общността, ОПТТИ ще допринесе за постигане на устойчиво развитие и чрез реализацията на мерки за опазване на естествения ландшафт и териториите с висока природна стойност и възстановяване на местообитанията, като това ще включва според параметрите на всеки подготвян за изпълнение инфраструктурен проект, проектиране и изграждане на изкуствени *еконасажи*

⁸⁶ http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what/docs/non_paper_guidelines_project_managers_en.pdf

и/или *екомостове*, с цел улесняване придвижването на видовете през труднопроходими за тях области и изградени линейни съоръжения, явяващи се изкуствени бариери за опазване и развитие на естествения ландшафт. В ОПТТИ аспектите за опазване на околната среда ще бъдат отчитани при програмирането – чрез включване в критериите за избор на проекти на подходящи групи екологични критерии. В изпълнението и наблюдението на проектите – посредством индикатори за проследяване на напредъка – на ниво продукти и ниво резултати. При оценката – в текущите и тематичните оценки на ОПТТИ ще бъдат включвани аспекти за оценка, свързани с опазване на околната среда.

Ефективно използване на ресурсите

В областта на транспорта и при изпълнението на ОПТТИ, чрез ефективното използване на ресурсите ще се цели и постигане на системи без въглерод, въвеждане на технологии за управление на движението, използване на екологично чисти превозни средства, въвеждане на стандартизация и пазарни стимули и инструменти. Важен елемент от тази стратегия е подходът за използване на зелени обществени поръчки, което ще бъде предмет на ежегодно отчитане. При възлагане на обществените поръчки ще се поставя условие за прилагане на екологични стандарти спрямо всички закупувани стоки и услуги с цел постигане на ефективно използване на ресурсите.

За постигане на ефективно използване на ресурсите в контекста на изпълнението на ОПТТИ ще се следват и отчитат общите изисквания за икономии, рециклиране, замяна с алтернативи, намаляване обема на влаганите материали и правилна оценка на природните ресурси.

Смекчаване измененията на климата и адаптация към него

Чрез своите мерки ОПТТИ ще допринесе за изпълнение на група от интервенции включени в националния документ „Насоки за интеграция на ПОС и ПИК във фондовете за КП, ОСП и ОНР за периода 2014-2020 г.“, а именно: Интервенция 5 „Необходими интервенции за действия по климата: подобряване качеството на въздуха и намаляване емисиите на парникови газове“, направление 5.1 „Изпълнение на мерки за подобряване на качеството на атмосферния въздух“, Мярка 5.1.3 „Развитие на железопътната система (железопътната TEN-T мрежа)“ - това ще се постигне посредством изпълнението на операциите, заложи в Приоритетна ос 1 на ОПТТИ за развитие на железопътния транспорт и Приоритетна ос 3 за доизграждане на метрото в гр. София.

Устойчивост при бедствия

За постигане на устойчивост при природни бедствия и аварии е необходимо както на национално ниво, така и на ниво изпълнение на ОПТТИ 2014-2020 да се създадат и използват информационни системи за ранно предупреждение, оповестяване и мониторинг; изготвяне на прогнози и информационна обезпеченост, адекватна координация и обмен на данни между различните отговорни институции.

11.2 Равни възможности и недопускане на дискриминация

Описание на конкретните действия за насърчаване на равните възможности и предотвратяване на дискриминация на основата на пол, расов или етнически произход, религия или вероизповедание, увреждане, възраст или сексуална ориентация по време

на подготовката, разработването и изпълнението на програмата, по-специално във връзка с достъпа до финансиране и необходимостта от осигуряване на достъпност за хората с увреждания.

Равенство между половете и недискриминация

В процеса на програмиране на ОПТТИ спазването на този хоризонтален принцип ще бъде осъществявано посредством прилагането на следните мерки:

- Включване в състава на работната група за създаване на програмата на представители на неправителствени организации от сферата на равните възможности и недискриминацията, учредени в обществена полза; на представители на Комисията за защита от дискриминация; на представители на организации от сферата на равенството и недискриминацията; както и на други заинтересовани институции.
- Дефиниране като една от основните функции на работната група за изготвяне на ОПТТИ, да следи за спазване на интегрирането на хоризонталния принцип за насърчаване на равните възможности и предотвратяване на дискриминация на основата на пол, расов или етнически произход, религия или вероизповедание, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Това означава за всички планирани интервенции да бъде възможно интегрирането на горния принцип, т.е. постоянно да се отразява необходимостта от спазването му чрез осигуряване на еднаква достъпност до инфраструктурите и съоръженията, които се предвижда да бъдат финансирани и изградени, със специален акцент върху прилагането на мерки за достъпност в полза на уязвимите групи и на хората с увреждания.

В процеса на изпълнение на ОПТТИ правилното прилагане на този хоризонтален принцип може да бъде осъществявано посредством реализацията на описаните по-долу мерки:

- Прилагане на изготвените от ЦКЗ универсални указания за спазване на хоризонталните принципи на Общността и в частност на тук разглеждания
- Залагане във всички приоритетни оси на програмата (1÷4), свързани с финансиране за изграждане на инфраструктурни съоръжения, спазването на задължителната хоризонтална дейност за подобряване и улесняване на достъпа за хората с увреждания
- Включване в механизма за прилагане на критериите за подбор и оценка на проекти, кандидатстващи за финансиране по програмата, на специфични подкритерии, свързани с преценка на съвместимостта на проекта с принципа за равнопоставеност, недискриминация и достъпност и на приноса към спазването му.

11.3 Равенство между половете

Описание на приноса за насърчаване на равенството между мъжете и жените и - където е целесъобразно - описание на уредбата, с която се гарантира отчитането на социалния аспект на пола на ниво програма и ниво операции.

Поддържането на условия за равенство между жените и мъжете в тяхното социално и професионално развитие е важен елемент от хоризонталните политики на Общността и има значително социално измерение. Разглеждайки конкретно транспортния сектор, може да се направи изводът, че мъжете определено имат предимство при намирането на работа, поради специфичните особености на самия сектор. Поради гореизложената причина може да се направи изводът, че разглежданият хоризонтален принцип ще има сравнително ограничено действие върху ОПТТИ.

В тази връзка, спазването на **принципа за равнопоставеност между половете** ще бъде постигнато в ОПТТИ посредством прилагането на подходящи дейности при етапите на изпълнение, мониторинг и оценка на програмата, по-важните от които са следните:

- Залагане на изисквания в техническите спецификации на тръжните документации и в договорите за безвъзмездна помощ за ангажимент от бенефициентите за спазване на принципа на равнопоставен достъп и участие на мъже и жени в проектите
- Отчитане броя на създадените нови работни места за разпределението на същите по полов признак
- Недопускане на условия за изкуствено създаване на предимства за единия пол, съответно - за дискриминация на другия.
- Изготвяне и предоставяне на информация от бенефициентите относно приноса на проектите за правилното прилагане на този хоризонтален принцип на Общността.
- Изготвяне от УО на програмно ниво и предоставяне на информация относно прилагането на този хоризонтален принцип на Общността.
- Описание на мерките за насърчаване на равенството между половете и недопускане на дискриминация в тази област за всички финансирани проекти
- Провеждане на независима тематична оценка на ОПТТИ, относно изпълнение на принципа за равенство между половете..
- Включване в състава на Комитета за наблюдение на ОПТТИ на представители на неправителствени организации, работещи в сферата за равенство между половете и на представители на компетентните ведомства по този хоризонтален въпрос.
- В състава на Комитета за наблюдение на ОПТТИ осигуряване на равно представителство по полов признак.

РАЗДЕЛ 12 Отделни елементи

12.1 Големи проекти, които ще бъдат изпълнявани в рамките на програмния период

(Позоваване: член 96, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

Таблица 27: Списък на големи проекти

Проект	Планирана дата на уведомление/подаване година, тримесечие	Планирано започване на изпълнението година, тримесечие	Планирана дата на завършване година, тримесечие	Приоритетни оси/инвестиционни приоритети
Рехабилитация на железопътната линия „Пловдив -Бургас, Фаза 2“	2 тримесечие на 2017	4 тримесечие на 2016	1 тримесечие на 2023	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”
Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец	3 тримесечие на 2017	2 тримесечие на 2017	4 тримесечие на 2023	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”
АМ „Струма”, лот 3.1, 3.3 и тунел Железница	2 тримесечие на 2017	3 тримесечие на 2015	3 тримесечие на 2020	„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
АМ „Струма”, лот 3.2	4 тримесечие на 2017	2 тримесечие на 2018	3 тримесечие на 2023	„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
Изграждане на АМ „Калотина-София“ – Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път“, фаза 2 („голям“ проект ССІ 2012BG161PR005)	3 тримесечие на 2016	4 тримесечие на 2015	4 тримесечие на 2016	„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
Проект за разширение на метрото в София: Линия 3, Етап 1 - участък "бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница“	1 тримесечие на 2016	4 тримесечие на 2015	1 тримесечие на 2020	„Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
Проект за разширение на метрото в София: Линия 3,	1 тримесечие на	1 тримесечие на	4 тримесечие на	„Подобряване на интермодалността

Етап 2 – участък „ул. Житница – ж.к. Овча купел – Околовръстен път“	2017	2017	2019	при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
---------------------------------------------------------------------	------	------	------	---------------------------------------------------------------------------

12.2 Рамка на изпълнението на оперативната програма

Таблица 28: Рамка на изпълнението по фондове и категории региони (обобщаваща таблица)

Приоритетна ос	Фонд	Категория региони	Показател или основна стъпка за изпълнението	Мерна единица, когато е целесъобразно	Етапна цел за 2018 г.	Крайна цел (2023 г.) ⁸⁷
Приоритетна ос 1. "Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа"	КФ	Слабо развити	Сертифициран и разходи от сертифициращия орган	Евро	76 000 000	673 345 449.00
	КФ	Слабо развити	Брой големи проекти в процес на изпълнение	Брой	2	2
	КФ	Слабо развити	Обща дължина реконструирани и модернизиран ж.п. линии	Км	0	166
Приоритетна ос 2 "Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа"	КФ	Слабо развити	Сертифициран и разходи от сертифициращия орган	Евро	63 000 000	673 345 448.00
	КФ	Слабо развити	Брой големи проекти в процес на изпълнение	Брой	1	1
	КФ	Слабо развити	Обща дължина новоизградени пътища	Км	0	67.1
Приоритетна ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"	ЕФРР	Слабо развити	Сертифициран и разходи от сертифициращия орган	Евро	105 152 249	419 176 471.00
	ЕФРР	Слабо развити	Брой големи проекти в процес на изпълнение	Брой	1	1
	ЕФРР	Слабо развити	Дължина нови метро линии	Км	0	12

⁸⁷ Целевата стойност може да бъде представена като общо количество (мъже + жени) или разпределена полове.

Приоритетна ос 4 "Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"	ЕФРР	Слабо развити	Сертифициран и разходи от сертифициращия орган	Евро	7 700 000	74 052 461.00
Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”	ЕФРР	НП	НП	НП	НП	НП

12.3 Съответни партньори, участващи в подготовката на програмата

В съответствие с проектите на регламенти на Европейския съюз за Кохезионния и Структурните фондове ОПТТИ 2014 – 2020 г. се подготвя в сътрудничество и чрез консултации с административните, социалните и икономически партньори. За разработването ѝ е създадена работна група, в която са включени представители на заинтересовани министерства, общини, областни администрации, екологични неправителствени организации, организации на и за хората с увреждания, научни организации, представители на работодателите, синдикатите и бизнеса.

Принципът на партньорство ще се прилага и при изпълнението, мониторинга и оценката на ОПТТИ. Участието на идентифицираните при разработването на програмата административни, социални и икономически партньори ще бъде осигурено чрез прерастването на работната група в Комитет за наблюдение на ОПТТИ 2014-2020 г. Той ще осъществява мониторинг по отношение на напредъка в постигането на целите и стратегията на ОПТТИ и по този начин ще гарантира нейното ефективно и качествено изпълнение.

Подробно описание на ролята на партньорите в изпълнението, мониторинга и оценката на ОПТТИ е разписано в процедурен наръчник, като част от системите за управление и контрол на Програмата. Предвидени бенефициенти по програмата с представители в Работната група:

- Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура”;
- Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (със Закона за изменение на Закона за пътищата, приет на 07.04.16 г., дейността на компанията се прекратява, като Агенция „Пътна инфраструктура“ поема всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие);
- Агенция „Пътна инфраструктура”;
- „Метрополитен” ЕАД;

- Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
- ИА „Морска администрация“.

Работната група за разработване на ОПТТИ 2014-2020 г. включва представители на следните ведомства и организации:

Одитиращ орган

- Изпълнителна агенция „Одит на средствата от Европейския съюз“ - Министерство на финансите

Министерски съвет

- Дирекция „Стратегическо развитие и координация“
- Дирекция „Програмиране на средствата от ЕС“

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- Дирекция „Координация на програми и проекти“;
- Дирекция „Национална транспортна политика“.

Министерство на околната среда и водите

- Дирекция „Кохезионна политика за околна среда“

Министерство на финансите

- Дирекция „Национален фонд“
- Дирекция „Икономическа и финансова политика“

Министерство на вътрешните работи

- Дирекция „Комуникационни и информационни системи“;
- Дирекция „Национална полиция“

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

- Главна дирекция „Програмиране на регионалното развитие“
- Дирекция „Пътни проекти“

Национален статистически институт

- Дирекция „Статистика на околната среда, инфраструктурата и регионите“

Бенефициенти на ОПТТИ

- Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“;
- Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (със Закона за изменение на Закона за пътищата, приет на 07.04.16 г., дейността на компанията се прекратява, като Агенция „Пътна инфраструктура“ поема всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие);
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- „Метрополитен“ ЕАД;
- Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“;

- Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”
- Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Общини

- Столична община;
- Община Пловдив.

Областни администрации

- Областен управител на област Ямбол;
- Областен управител на област Габрово;
- Областен управител на област Добрич;
- Областен управител на област Хасково;
- Областен управител на област Враца.

Други

- Българска асоциация на сдруженията в автомобилния транспорт
- Българска асоциация на консултантските фирми в железопътното строителство
- Съюз на транспортните синдикати в България
- Асоциация на индустриалния капитал в България
- Българска търговско-промишлена палата
- Българска стопанска камара
- Конфедерация на труда „Подкрепа”
- Съюз на инвалидите в България
- Сдружение на пътните инженери и консултанти
- Българска федерация за пътнически транспорт
- Комисия за защита от дискриминация
- Информационен и учебен център по екология
- Българска православна църква

ПРИЛОЖЕНИЯ (качени в системата за електронен обмен на данни като отделни файлове):

- Проект на доклад за предварителната оценка с резюме (задължително)
(Позоваване: член 55, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)
- Документация за оценка на приложимостта и изпълнението на предварителни условия (когато е целесъобразно)
- План за действие за изпълнение на предварителните условия
- Становище от националните организации по въпросите на равенството по точки 12.2 и 12.3 (когато е целесъобразно) (Позоваване: член 96, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 1303/2013)
- Резюме на оперативната програма, предназначено за гражданите (когато е целесъобразно)