
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „TRANСПОРТ И TRANСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ XIII ЗАСЕДАНИЕ

25-26.11.2019 г.

ДНЕВЕН РЕД

25 ноември 2019 г.

Откриване на тринадесетото заседание на Комитета за наблюдение

Представяне на информация за изпълнението на проекта за разширяване на метрото по ОПТТИ 2014 – 2020 г. с бенефициент „Метрополитен“ ЕАД

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. с бенефициент ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. с бенефициент ИА „Морска администрация“

26 ноември 2019 г.

Откриване на заседанието

Статус на изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. и големите проекти

Одобрение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2020 г.

Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в железопътния сектор с бенефициент Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и проекта за обхода на Габрово по ОПТ 2007 – 2013 г. в пътния сектор с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура”

Представяне на годишния план за действие за мерките по информация и комуникация по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Представяне на информация за изпълнение на дейностите по публичност на ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Закриване на заседанието

Ден 01: 25.11.2019 г.

ОТКРИВАНЕ НА ТРИНАДЕСЕТТО ЗАСЕДАНИЕ НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-жа Галина Василева (Председател на КН, МТИТС) приветства участниците с добре дошли на тринадесетото заседание на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) и даде думата на г-н Стоян Братоев да представи напредъка по проектите на „Метрополитен“ ЕАД.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) представи обща информация за статуса на двата етапа от третата линия на метрото в София - от булевард „Владимир Вазов“ - Орлов мост –НДК – „Красно село“ - първи етап. Той е с дължина 8 км, с 8 метростанции. Вторият етап е от „Красно село“ – „Овча купел“ до кв. Горна баня, където има съвместна жп спирка по линията София-Перник и метростанция. Той допълни, че други два етапа (трети и четвърти) от линия 3 се подготвят понастоящем за по-нататъшно изграждане. Първият и вторият етап са с обща дължина 12 км, като първия етап започна да се изгражда през 2016 година, а вторият – през 2017 г. Строителството на първия етап се очаква да завърши през 2019 г., а вторият – през 2020 г. След което г-н Братоев продължи с подробно представяне на изпълнението по отделните етапи.

Етап едно има 5 договора с изпълнители, като единият договор е за депо в „Земляне“, което е завършено през настоящата година и е прието с акт 16. В участъка на първите две станции се извършат изпитания на всички метровлакове и се правят изпитания на системите за управление. Договорът със „Сименс“ включва доставка на 20 метровлакове, които са доставени, системи за управление и перонните преградни врати. Необходимо е още известно време, за да приключат изпитанията. Втората обособена позиция е от бул. „България“ до метростанция „Патриарх Евтимий“. Строителството завършва м. декември 2019 и след това продължават работите по настройка и изпитване на системите за управление. Третата обособена позиция е в участъка „Патриарх Евтимий“ - МС „Театър зад канала“. Завършва през м. декември 2019 г и остават изпитванията. Четвърта обособена позиция от този етап е изграждане на двупътния тунел в участъка от „Красно село“ до „Театър зад канала“. Това са 7 км., със седем метростанции. Строителството на тунела е завършило през лятото на 2019 г. Всичките динамични изпитания, спирачни изпитания на влаковете се извършват от лятото на 2019 г. Системите за управление на първия участък са монтирани и дори в значителна степен изпитани. Изпълнителят „Сименс“ има срок от 9 месеца за инсталиране и изпитване на системите.

Той продължи с представяне на индикаторите по проекта. Физическото изпълнение е 98%, а финансовото изпълнение е 83%, следвайки физическото изпълнение. От изплатените средства, верифицирани са 74% или от 397 млн. лв. към момента на докладване от бенефициента са изплатени 331 млн., верифицирани са 296 млн., в процес на верификация са 34 млн. Всичките трудности, които на предходни заседания на комитета за наблюдение бяха докладвани, са преодоленни - подземни води, слаби почви, извънредни спирания на тунелопробивната машина за подмяна на износени резци.

Като пример за тежко строителство той даде МС на Орлов мост. Част от нея е построена по нов австрийски способ на етапи, с укрепване на масива около големия свод, заздравяване на почвите и т.н. Част е построена по открит способ. След което г-н Братоев продължи с подробно представяне на останалите метростанции.

Вторият етап е от „Красно село“ – „Овча купел“ - околоръстното шосе, с дължина 4 км и 4 станции. Преобладаващата част се строи по топ-даун, или така наречения Милански метод. Станциите и тунелите - част се строят по нов австрийски, част по „топ-даун“ метод. Времето за строителство е 32 месеца – до първото тримесечие на 2020 г. Физическото изпълнение е 78%.

Г-н Братоев продължи с общите показатели за метрото в София. Към момента на докладване, дължината е 40 км, през 2020 г. се очаква тя да достигне 52 км, а броят на превозените пътници да достигне 500 000 души на ден. Скоростта на метрото и превозната му способност е изключително висока – 50 000 пътника в час. Времето за придвижване до центъра е 10-12 минути. Делът на метрото в системата на градския транспорт от 32 % ще достигне 45%. С метрото скоростта на придвижване на пътниците е около 36-38 км. в час, докато с градския транспорт 12-14 км. в час за надземния. С трамвая е 10-12 км. в час в пикови часове, а с лек автомобил 20-24 км в час. Тоест няма транспорт, включително и личен, който да има такава скорост на пътуване.

Г-н Братоев продължи по-подробно с информация за подготовката на следващите два етапа, които са предложени за следващия програмен период. Етап 3 – от „Хаджи Димитър“ до „Левски Г“ с дължина 3 км. и 3 метростанции. Идейният проект е изцяло подготвен, процедурата по ОВОС е приключила. Тръжната документация е пред приключване. Етап 4 е с дължина 6 километра и с 6 метростанции, от ул. „Шипка“ – „Гео Милев“, улица „Асен Йорданов“ – „Слатина“ бул. „Цариградско шосе“ - зала „Арена Армеец“. Подготовката на проекта се извършва със средства от приоритетна ос „Техническа помощ“ по ОПТТИ. Изготвянето на идейния проект е изцяло приключено. Започва подготовка от м. декември 2019 г. на тръжна документация, паралелно с това е изготвен подробен устройствен план, който е внесен в Направление „Архитектура и градоустройство“. Предстои обществено обсъждане.

Г-жа Галина Василева благодари и даде думата за въпроси. По повод излезлите заглавия в медиите за закъснение на строителството от два месеца, тя помоли г-н Братоев да поясни.

Г-н Стоян Братоев отговори, че за позиция едно договорът за строителство е приключил м. октомври 2019 г., позицията е изпълнена като строителна част. Втора и трета обособена позиция приключват през м. декември 2019 г. За четвърта обособена позиция тунелният участък приключва м. ноември 2019 г. В началото на декември ще бъде приключен етап едно. Т.е. строителното изпълнение, се извършва спрямо договора. По отношение на договора с изпълнителя „Сименс“ той поясни, че това са много по-сложни системи и след доставката на оборудването предстои период от девет месеца за монтаж и за изпитания на системите. Договорът за строителство се изпълнява по график, но изпитанията ще отнемат 9 месеца. За да могат изпитанията да започнат по-рано, първи участък е разделен на два пускови комплекса – от „Красно село“ до „Патриарх Евтимий“

и „Патриарх Евтимий“ до „Владимир Вазов“ с разминаване около един месец. Именно, за да може от „Сименс“ да успеят да приключат в единия участък и тогава да се прехвърлят на другия. Иначе трябва и двата участъка да вървят с един краен срок, който ще се окаже по-дълъг.

Г-жа Галина Василева благодари и даде думата на г-н Христов.

Г-н Страхил Христов (ЕК) изказа своите впечатления от това, че „Метрополитен“ ЕАД е преодолел проблемите с подпочвените води и укрепването, които бяха докладвани на предходни заседания. Попита как „Метрополитен“ ЕАД е преодолел проблемите, за да завърши строителството на време.

Г-н Братоев отново поясни, че няма закъснение в строителството. А по договора със „Сименс“ пускането в експлоатация би трябвало да бъде през м. май 2020 г. Медиите пишат различни неща, но сроковете на договорите се спазват. От „Метрополитен“ ЕАД са имали желание да приключат предсрочно, но не са успели, заради изключително сложните препятствия, които е трябвало да бъдат преодолені. Близо три километра от първия етап минават под реки. Като се започне от Боянската река от „Красно село“ до булевард „България“. После Перловската река от „Орлов мост“ до Театър зад канала. После част от реката продължава от станция „Театрална“ до „Хаджи Димитър“. Имало е пробив и реката е влязла в тунела. Наложило се е предприемане на специални укрепителни мерки. Преминаването под станцията на Софийския университет също е било много сложно. Там новата линия минава само на 1,43 м. под съществуващата. Имало е много проблеми, които са изникнали в хода на работата. За пример той даде проведена среща в Белград, по повод строежа на белградското метро. На тази среща сръбската страна се е интересувала от проблемите на „Метрополитен“ ЕАД, за да могат да бъдат подготвени при строежа на тяхното метро. „Метрополитен“ ЕАД не имал възможност да се подготви предварително както сръбската страна.

Г-н Христов обърна внимание на финансовата страна от напредъка на проекта за метрото. На този етап проекта улеснява използването на средствата по програмата, предвид правилото „N+3“. Но след неговото приключване, е възможно да има затруднения за използване на всички предоставени средства по фонда за съответната година.

Г-жа Василева поясни, че ще засегне тази тема на втория ден от заседанието. До момента проектът за метрото е успявал да използва неусвоените средства от други

проекти за съответния период и така да се предотврати загуба на средства предвид правилото „N+3“. Но след неговото завършване, това вече няма да е възможно.

Г-н Братоев в отговор каза, че „Метрополитен“ подготвя нова тръжна процедура за стартиране на строителство в участъка към бул. „Владимир Вазов“ – за 110 млн. евро. Ако има нужда, проектът би могъл да бъде включен към програмата и да използва евентуален свободен финансов ресурс.

Думата бе дадена на ИАППД.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“

Г-н Божидар Янков (ИАППД) представи дейностите за модернизация и рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък, чрез доставка на оборудване. Двете обявени обществени поръчки са били прекратени, поради проблеми с документацията и обявени отново. Към момента има подадени оферти и той изрази увереност, че агенцията ще получи най-доброто от това, което е предвидено да бъде доставено. Комисията по оценка на офертите работи и предстои през м. декември 2019 г. да има избрани изпълнители по двете обществени поръчки. Строителството предстои да започне в началото на 2020 г. и след това да бъде доставена техниката. След това г-н Янков представи драгажни работи в критични за корабоплаването участъци по р. Дунав, извършени през 2019 г. В резултат на това са постигнати дълбочини от три метра при ниско корабоплавателно регулационно ниво или корабоплавателния път е бил удълбочен с повече от 1 м. Той поясни, че през м. септември, октомври и началото на ноември 2019 г. хидроложките условия са били такива, че не е имало приток на вода. Въпреки удълбочаването се е наложило плавателните съдове да бъдат товарени с по-малко товар. Но въпреки ниските нива на реката, не се е наложило спиране на корабоплаването. С което той подчерта ефекта от драгажните дейности.

Г-жа Галина Василева благодари и попита какъв е графикът за завършване на двата лота.

Г-н Божидар Янков поясни, че ако ИАППД подпише договори с изпълнители в началото на 2020 г., най-дългият срок за доставка на кораб (земснаряд) е 360 дни. Или крайният срок е 2021 г. Всичко зависи от това дали няма да има обжалвания или някакви други проблеми.

Г-н Страхил Христов попита дали след доставката се очакват строителни работи.

Г-н Божидар Янков поясни, че съдовете ще бъдат построени в корабостроителница и доставени и с тях ИАПД ще работи оперативно. Драгажната дейност се изпълнява на база хидрографски измервания, правят се планове за драгаж, къде да се издрагира, от къде да се вземе седимент и къде да се депонира. Материалът, който се издрагира от руслото на реката, се връща обратно на друго място в реката.

Г-н Страхил Христов каза още, че за да се постигнат целите по програмата, е важно тази техника да заработи.

Г-жа Галина Василева отбеляза, че индикаторите касаят доставката на корабите. Независимо, че тръжните процедури са за доставка, не трябва да се подценяват, тъй като наближават крайните срокове за изпълнение по програмата.

Г-н Петър Киров (ИАМА) попита представителя на ИАПД дали при планиране на драгажната дейност, агенцията разполага с готов 3D модел за планиране на плавателния път и за симулиране на резултата от драгирането. Също поиска да разбере дали драгирането в един участък, води до нанаси в друг участък и по този начин да се затруднява корабоплаването.

Г-жа Галина Василева поиска уточнение дали това по-скоро е свързано с договора, който се изпълнява за драгиране с националния бюджет или е във връзка с бъдещото закупуване на техниката.

Г-н Киров поясни, че това е свързано с правомощието на ИАПД за поддържане на плавателния път и при планиране на дейностите по драгиране, трябва да може да се прави модел на симулация на резултата от драгирането.

Г-н Янков обърна внимание, че реката е един жив организъм. Несъмнено когато някъде човек се намеси, има последици на друго място. 3D моделиране не се прави на този етап. Това е сложен математически модел, който изисква специализиран софтуер, специализирани знания и умения, с каквито ИАПД не разполага на този етап. Но в рамките на проект *Fast Danube*, по Механизма за свързване на Европа има съвместен проект между България и Румъния. Такова моделиране е направено специално за най-критичните участъци - в района на Белене, на Вардим, на Попина. Има общо 6 участъка, за които е правен 3D модел. За целия общ българо-румънски участък има 2D модел. По друг проект – *Fairway Danube*, който също е финансиран от Механизма за свързване на Европа ИАПД е партньор с почти всички речни администрации по река Дунав по

цялото течение на реката. Агенцията заедно с румънските колеги са предвидили една нова методика за изчисляване на ниското корабоплавателно регулационно ниво. Отчитат се и седиментационните процеси, тъй като те оказват изключително влияние върху параметрите на корабоплавателния път.

Г-жа Галина Василева попита дали отговорът е достатъчен и припомни, че ИАПД изпълнява проект и по програма „Дунав 2014-2020“.

Г-н Божидар Янков поясни, че проектът е *Danube Sediment* по Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав 2014-2020“. Той приключва в края на м. ноември 2019 г. ИАПД е партньор. Резултатите по него не са съвсем с практическа насока. Проектът е по идея на Международната комисия за опазване на река Дунав. В резултат от този проект има изготвено ръководство за управление на седиментите и наръчник с добри практики.

Не бяха отправени други въпроси или коментари.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-н Златко Кузманов (ДППИ) представи накратко проектите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Проект „Проектиране и изграждане на технически системи за превенция на риска и повишаване на сигурността на територията на морските пристанища (RPSSP)“

Проектът е свързан с внедряването на надеждна интелигентна система за видео наблюдение. Системата позволява да се намали рязко риска в пристанищата и съответно да се получи един превантивен ефект за сигурността. Договорът е изпълнен на 100%, физически и финансово. През октомври 2019 г. до Управляващия орган е подадено искане за окончателно плащане, което е в процес на проверка.

В рамките на проекта по най-съвременна технология са изградени два центъра за мониторинг, които се намират в гр. Бургас и гр. Варна. Разкрити са общо 22 нови работни места – 11 бр. в гр. Бургас и 11 бр. в гр. Варна. Персоналът на възложителя е обучен и

изградените системи са въведени в експлоатация. Системите подсказват на операторите евентуални нарушения, като по този начин осигуряват превенция на риска.

На 21 юни 2019 г. в бреговия Център за управление на корабния трафик в Бургас е проведена заключителна конференция по проекта. Конференцията е проведена при засилен интерес и с участието на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и кмета на град Бургас.

Проект „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“

Управлението на околната среда в областта на водния транспорт е общ проблем за морските държави. Въведени са строги мерки за усвояване и предаване на отпадъците от корабоплаването. За да бъдат изпълнени, трябва да се изградят пристанищни приемни съоръжения. С изпълнението на проекта ще се анализира каква е възможността на Република България да приема отработените отпадъци от корабоплаването без това да засяга околната среда.

Част от изпълнените до момента дейности са: предпроектни проучвания с варианти за изпълнение; анализ „Разходи-ползи“; доклад за изготвено прединвестиционно проучване.

По проекта предстои да се изготви документацията за участие в процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: *„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“*. Доставката включва и средства за превантивни действия. Това са бордове, заграждения и други съоръжения, които позволяват да се води ефективна борба с разливите и други замърсявания, които ще настъпят.

Проект „Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОПТТИ 2014 – 2020 г.“

Проектът ще подобри капацитета на служителите на ДППИ и съответно подготовката, изпълнението, управлението и мониторинга на проекти по ОПТТИ. Ще бъдат обучени 80 броя служители на предприятието.

Проект „Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4”

Проектът е свързан с управлението, безопасността и сигурността на корабоплаването, екологичния контрол и опазването на човешкия живот на море. Осъществява се чрез доставката и монтажа на ново оборудване на 22 обекта, от които 6 напълно нови. С реализирането на четвъртата фаза на проекта се решават редица проблеми, свързани с ненадеждното и непълно радиолокационно покритие и се стига до завършено изграждане на инфраструктурата на черноморската система. Получава се една сигурна радиолокационна картина, която позволява да се наблюдават корабите и нарушенията. Допълнителни възможности в тази посока дава и системата AIS (Automatic information System – автоматична информационна система), въведена от Международната морска организация през 2004 година.

Понастоящем се приема изпълнението на Етап III „Реализация“. На приемане подлежат извършените на всички обекти строително-монтажни работи, доставката и монтажа на оборудването съгласно изискванията на техническата спецификация на възложителя и техническото предложение на изпълнителя. В последващите три месеца се планира провеждането на планираните тестове за приемане на функционалността на системата. Физическото изпълнение на проекта се планира да завърши до средата на м. април 2020 г., като след това ще се проведе обучение на служителите на възложителя. В момента физическото изпълнение на проекта е 65 %, а финансовото 15 %. След одобряване на плащанията по Етап III - основното бюджетно перо по проекта - ще се постигне баланс между физическото и финансовото изпълнение.

Системата се надгражда и със софтуер за виртуални буйове. Това са електронни обозначения на цифровата карта, които са видими от кораба и може да се наблюдават. Приложението е изключително удобно и полезно и спомага да се повиши сигурността на корабоплаването и да се избягнат евентуални сериозни екологични катастрофи.

Г-н Кузманов информира участниците в заседанието за проведеното през периода 15-17 септември 2019 г. официално честване на 20-годишнината от стартирането на проекта за изграждане на системата за управление на корабния трафик.

Г-жа Василева благодари на г-н Кузманов за интересната презентация и обърна внимание, че в нея липсва информация за текущи проблеми, срокове, както и за

индикативни графици за изпълнение. Предвид етапа на изпълнение на програмата и не добрата тенденция за оста, тя препоръча графици за изпълнение да се представят и за проектите, които все още не са стартирали. В тази връзка тя помоли г-н Кузманов да докладва статуса на проекта Port Community System.

Г-н Кузманов поясни, че от м. юни 2019 г. по проекта липсва съществен напредък. Формулярът за кандидатстване е изготвен, внесено е предложение за изменение на закона за морските пространства, но тръжната процедура се обжалва в КЗК.

Думата беше дадена за въпроси и г-н **Вълко Станев (БХК)** попита с колко процента се е повишила безопасността след реализиране на четвъртата фаза на VTMISS.

Г-н Кузманов не разполагаше информация за точния процент, но отбеляза, че от 2015 г. до настоящия момент в териториално море и прилежащата зона няма нито един реален инцидент.

Г-н Киров също се включи в дискусията с уточнението, че от страна на ДП „Пристанищна инфраструктура“ е представен превантивният елемент на морската безопасност, който осигурява възможностите за безпроблемно плаване. От чисто законодателна и организационна гледна точка България все още не е решила въпроса с наблюдението на трафика в териториалното море по отношение на безопасността. Съществуващата подзаконова нормативна база регулира единствено предоставянето на услуги, свързани с навигационната безопасност в подходите на българските пристанища. Според него тези въпроси трябва да бъдат решени през следващите програмни периоди.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“

Г-н Петър Киров представи проекта за изграждане на система за спасяване в българските морски пристанища. Проектът е на стойност 1 052 000 лв. и срок на изпълнение 225 дни. Той е предизвикателство, тъй като включва участието на много други държавни институции. Основни дейности по проекта са:

- Анализ и оценка на съществуващото положение
- Изготвяне на концепция за разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на

операции при бедствия и аварии в българския морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОПТС)

- Изготвяне на бюджет и график за изпълнение на проект „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОПТС”, както и на формуляр за кандидатстване за финансиране на инвестиционен проект по ОПТТИ 2014 - 2020 г.
- Подготовка на документация за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител на проект „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОПТС”.

Г-н Киров запозна участниците в заседанието с организацията от страна ИА „Морска администрация“ при бедствия и аварии. Схематично бяха представени процесите, които са свързани с реакциите при аварийно-спасителни дейности в българския морски отговорен район. Бяха изброени и значимите за планирането на всяка операция фактори, както и слабите за момента места при организацията на дейности за спасяване. За да се подобрят операциите по търсене и спасяване за бъдещата интегрирана информационна система, най-важно е обменът на данни да бъде в реално време. Това ще намали съществено времето за реакция, ще оптимизира времето за събиране на информация и ще минимизира въздействието на човешкия фактор. Единната комуникационна среда ще даде възможност за контрол и взаимодействие между морския спасителен координационен център, спасителните единици и другите плавателни средства. Съгласно предпроектното проучване системата трябва автоматично да изчислява района на операции при бедствия и аварии и да локализира автоматично района при нефтен разлив и замърсяване. Информационната среда трябва да е модерна и интерактивна да генерира автоматично документооборот. Също така чрез системното събиране на информация за инциденти, аварии и щети ще се създаде голям обем статистически данни, на база на които алгоритми ще изчисляват реално необходимите действия.

Г-н Киров отбеляза, че основна работна станция на системата ще бъде в морския спасителен и координационен център, като се планира да има изнесени терминали и в координационните центрове на другите участващи институции. Ще се осигури и резервно сървърно помещение, а достъпът на потребителите ще бъде непрекъснат. Очаква се през м. февруари 2020 г. да се обяви процедурата за доставка и внедряване на

интегрираната информационна система. Срокът за изпълнение на инвестиционния проект е три години, но самата доставка и внедряване на системата следва да се случи при по-ускорени срокове.

След края на изказването на г-н Киров **г-н Страхил Христов** отправи общ коментар по отношение изпълнението на Приоритетна ос 4. Той подчерта, че предвид напредналия етап на изпълнение на програмата трябва да се предприемат сериозни мерки, за да се ускори усвояването на средства по оста.

ЗАКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

След изчерпване на дневния ред за първия ден, заседанието беше закрито.

Ден 02: 26.11.2019 г.

ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Галина Василева (Председател на КН, МТИТС) приветства участниците във втория ден от тринадесетото заседание на КН на ОПТТИ 2014 - 2020 г.

СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 Г. И ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ

Г-жа Галина Василева очерта детайлно постигнатия напредък по ОПТТИ 2014 – 2020 г. през последните шест месеца както на ниво програма и приоритетни оси, така и по отношение на ключови проекти.

Отбеляза, че що се отнася до финансовите показатели, то размерът на предоставената БФП почти не се е променил и възлиза на 83,32%. Изплатените средства са 36,12%, а сертифицираните разходи са 28,65%. Разплатените средства по сключени договори с изпълнители вече достигат 55,01%.

На 17 октомври 2019 г. е изпратено искане до ЕК за изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., във връзка с прехвърлянето на резерва за изпълнение, при запазването му в рамките на

програмата, с оглед непостигането на някои от целите по рамката за изпълнение за 2018 г. Действието е съобразно взетото решение по въпроса от страна на Комитета за наблюдение, по време на XII-то извънредно заседание, проведено в гр. София (27 септември 2019 г.).

Целта по рамката за изпълнение за 2019 г., съобразно правилото за автоматично освобождаване N+3, вече е постигната на 110,6% и няма опасност от загуба на средства. Към края на 2019 г. се очаква този показател дори да достигне стойност от 118,6%. Прогнозата за 2020 г. също изключва загуба на средства и е за 20% преизпълнение на целта. Г-жа Галина Василева обърна внимание върху факта, че за да се запази тази тенденция и след 2020 г., ще бъде необходим силен ръст на усвояването на средствата по Кохезионен фонд (т.е. големите проекти по приоритетни оси 1 и 2).

Напредък по отделните приоритетни оси:

✓ Приоритетна ос 1 (жп транспорт) – налице е наддоговаряне (103,5%), в резултат от прехвърляне на резерва за изпълнение (40,4 млн. евро) към приоритетна ос 2. Одобрени са общо пет формуляра за кандидатстване - два за големи проекти, два за по-малки, които са изпълнени и един за техническа помощ, като се очаква още един за техническа помощ. В изминалите шест месеца е постигнат напредък по големите проекти. По проект „Пловдив – Бургас, фаза 2“ са сключени и последните оставащи основни договори, в т.ч. двата големи договора, които са ключови за проекта, а именно: проектиране и изграждане на системите за сигнализация и телекомуникация (94,6 млн. евро) и модернизация на отсечката *Оризovo – Михайлово* (111,5 млн. евро). Благодарение на това, вече има условия за изпълнение и няма сериозен риск този проект да не завърши успешно в рамките на периода. Другият голям проект, *Елин Пелин – Костенец*, остава рисков и проблем като цяло за приоритетната ос. Продължават обжалванията на тръжните процедури, като положителното е, че за първата (от общо три) обособена позиция, която е най-трудната, продължителна и скъпа, вече са приключили обжалванията и предстои подписване на договор за строителство. За останалите две обособени позиции е все по-трудно да се предвиди и прогнозира кога ще стартира и завърши реалното строителство. При всички положения ще бъде необходимо да се намали обхвата на този проект, съответно да се извърши фазиране, за да се гарантира реалистичен вариант на изпълнение до края на 2023 г. и след това. Важно е и умелото планиране на времевия отрязък, в който ще има припокриване между двата програмни периода, когато ще е нужно ясно разграничаване на дейностите, които евентуално ще се

финансират - при одобрено фазиране на проекта. Задължително е наличието на алтернативни проекти, като сред възможните варианти попада реконструкцията на участъка *Волюяк – Драгоман* (177 млн. евро), за който вече е обявена тръжна процедура. Тези алтернативни проекти трябва да бъдат включени и с техните разходи да се запълни това, което не може да се изпълни по *Елин Пелин – Костенец*;

✓ Приоритетна ос 2 (пътен транспорт) - няма промяна по отношение на договарянето, защото всичко, с изключение на бюджет от близо 40%, зад който стои проектът за Автомагистрала „Струма“, Лот 3.2, е договорено. Недоговореният финансов ресурс на практика представлява бюджет в риск. По отношение на изплатените средства и сертифицираните разходи е постигнато двойно увеличение за отчетния период, благодарение на доброто изпълнение на Автомагистрала „Струма“ и съответно тунел „Железница“. Половината от Лот 3.1 вече е завършен, а другата част също се изпълнява с ускорени темпове, с изключение на последните три километра, които са под въпрос и са обвързани с реализацията на Лот 3.2. Трите позиции на тунел „Железница“ се изпълняват с добри темпове, напредват и засега няма риск да не завършат в рамките на програмния период. За Лот 3.2 е в ход оценка на формуляра за кандидатстване и отразяване на постъпилите коментари от Европейската комисия. С Решение на министерския съвет от 7 август 2019 г., правителството е гарантирало отпускането на 378,9 млн. евро за довършване на автомагистралата, при липса на средства от Европейските структурни и инвестиционни фондове. Междувременно Агенция „Пътна инфраструктура“ напредва с тръжните процедури и вече има обявен изпълнител за проектиране и строителство на Лот 3.2.1. Трудностите при изпълнението на приоритетната ос са свързани с недоговорения бюджет, одобрението на формуляра за кандидатстване за Автомагистрала „Струма“, Лот 3.2 и генерираните празнини в резултат от наложени финансови корекции. Това обуславя като предстояща стъпка включването на допълващи проекти за използване на наличния финансов ресурс. Тези допълващи проекти предстои да се обсъждат, вкл. да се провеждат консултации с Европейската комисия;

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) - договорен е целият финансов ресурс посредством проектите за метрото и за модернизация на гаровите комплекси. Изплатените средства достигат 82%, а сертифицираните разходи – 66,6%, което представлява високо ниво на изпълнение. По отношение на напредъка на проекта за метрото, Етап 1 предстои много скоро окончателно да приключи, а Етап 2 е достигнал 72% изпълнение. Двата етапа се очаква да бъдат завършени най-късно в средата на 2020

г. По приоритетната ос се модернизират и шест гарови комплекса, с общо финансиране от 14,4 млн. евро. Трите формуляра за кандидатстване са одобрени, като в периода от м. май до м. октомври 2019 г. са стартирали и реалните строителни дейности при четири от железопътните гари, а именно - Подуяне, Карнобат, Искър и Казичене. Договорът за реконструкция на гара Стара Загора е сключен през месец октомври 2019 г., а тръжната процедура за гара Нова Загора е в напреднал етап. Очакваното завършване на всички изброени гари е през 2022 г. Рискът, който беше идентифициран във връзка с известно закъснение при тръжните процедури за гаровите комплекси Стара Загора и Нова Загора, вече е преодолян. Няма съществени проблеми при изпълнението на тази приоритетна ос;

✓ Приоритетна ос 4 (иновации и безопасност) – постигнатият напредък е малък и 50% от финансовия ресурс е недоговорен. Има леко завишение при сключените договори с изпълнители в отчетния период. Почти няма развитие при обществените поръчки. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ има един одобрен формуляр за кандидатстване - за системата за управление на влаковата работа (СУВР) и един проект в процес на подготовка - за ETCS (European Train Control System – Европейска система за контрол на влаковете) *Русе – Каспичан*, но все още няма формуляр за кандидатстване. По проекта за СУВР е в ход оценка на офертите. При Агенция „Пътна инфраструктура“ има един одобрен формуляр за кандидатстване - за интелигентната транспортна система на Автомагистрала „Тракия“. Обявено е решението на възложителя за избор на изпълнител, което е обжалвано. Предстои сключване на договор. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е със слаб принос към сертифицирането на средства, защото все още подготвя два проекта. Единият от тях се обжалва, а другият не е обявен. Проектът за VTMISS е одобрен много отдавна, но няма голям принос към сертификацията. Очаква се да приключи в края на 2020 г. При Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ са налице два одобрени формуляра за кандидатстване - за системите за навигация, фаза 2, който отдавна е завършил и сертифициран и за доставка на драгажна техника, при който процедурите са прекратени, впоследствие обявени отново, като към момента на докладване е в ход оценка на постъпилите оферти. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ изпълнява проект за техническата помощ за интегрираната система за спасяване в морските пристанища, който е пред завършване. Почти е готов и формулярът за разработването на същинската интегрирана система за спасяване. Рискът за приоритетната ос е бюджетът, който все още не е договорен, предвид бавните темпове при усвояване на средствата. С промяна на програмата, в тази приоритетна ос е включен за финансиране проект за оборудване с

автоматични перонни преградни врати на линия 1 и линия 2 на метрото. Все още няма формуляр за кандидатстване, няма и подписан договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, тъй като се изчаква одобрение на поисканата през месец октомври 2019 г. промяна на програмата. Проектът е в зрял етап и след одобрение на изменението на програмата може да генерира достатъчно сертифициране на средства. При продължаване на тенденцията за забавяне по тази приоритетна ос, не са изключени и още бъдещи промени.

Г-жа Галина Василева представи в резюме предприетите мерки по отношение на административния капацитет на структурите в последните шест месеца.

На следващо място в хода на заседанието председателят на Комитета за наблюдение запозна членовете с дейностите по подготовка за новия програмен период. Сформирана е тематичната работна група, която да разработи новата програма в транспортния сектор. На 12 декември 2019 г. е планирано провеждане на първото ѝ заседание. Графикът на национално ниво за подготовка на бъдещите програми е много амбициозен и до края на месец март 2020 г. се предвижда да бъдат готови проектите на съответните програми за периода 2021 – 2027 г. Представени бяха целите на бъдещата Програма „*Транспортна свързаност*“ 2021 – 2027 г. и логическата връзка с приоритетите в интегрираната Транспортна стратегия до 2030 г. Основните приоритети са пет, като те ще формират конкретните направления и проекти, които ще бъдат предложени за финансиране в новата програма. Първият приоритет е ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура. На второ място е развитието на интермодален транспорт. Третият е подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство. Четвъртият е ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората и на пето място е повишаване сигурността и безопасността на транспортната система. Акцентът ще бъде поставен върху връзката между отделните видове транспорт, което е видно и от името на новата програма, като се набляга върху транспортната свързаност, а не толкова върху самата инфраструктура. Маркирани бяха и някои варианти за проекти, които биха могли да попаднат в обхвата на бъдещата програма.

Г-н Камен Веселинов (представител на БАН) изрази позицията си за постигнатия напредък по ОПТТИ 2014 – 2020 г., като отличи изпълнението на проектите за метрото и подготовката в това направление за следващия програмен период. За пореден път

подчерта изоставането, особено при железопътните проекти и акцентира върху важността на железопътния сектор и възможния екологичен принос от насочване на тежкотоварния пътен трафик към него. В допълнение на своето изказване г-н Веселинов обърна внимание и на други проблеми, съпътстващи изпълнението на проектите. Той изказа мнение относно действията на екоорганизациите, които оказват все по-голямо влияние в целия процес по строителството. Бе засегната и темата за административния капацитет, в която той ясно подчерта, че има нужда от подобряването му, изтъквайки причини като това, че е необходимо бенефициентите да успяват да предвиждат действия, за да бъдат подготвени и да оценяват рисковете за изпълнението на проектите си. Неговото изказване приключи с един последен коментар, касаещ въздушния транспорт, като наблегна на това, че според него е слабо застъпен и не присъства в обхвата на оперативната програма.

Г-жа Василева коментирала въпросите, като изказа компетентно мнение по всички теми, засегнати от г-н Веселинов. Тя обърна специално внимание на проекта Елин Пелин – Костенец, премина през основните причини довели до закъснение на проектите на НКЖИ, подчертавайки колко са важни, не само за програмата, но и за икономиката. След което даде думата на г-н Ясен Марков, началник на отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“ към управляващия орган на програмата.

Г-н Ясен Марков (МТТИС) допълни изказването, наблягайки на факти, касаещи Програма „Хоризонт 2020“, както и информация около създаването на новата „Държавна агенция за изследвания и иновации“, очертавайки в най-общи линии дейностите и очакваните резултати от работата ѝ.

В отговор на казаното от г-н Ясен Марков, **г-жа Василева** обобщи, че единствено със законодателни и административни промени и нови структури, не биха могли да се решат всички въпроси. В заключение призова участниците, които ще участват в разработването на следващата програма, да дадат предложения и идеи за конкретни проекти, както и мерки, които да бъдат отразени.

Г-н Павел Савов, председател на българска асоциация за рекреация, интеграция и спорт (БАРИС), бе следващият, който пожела да вземе отношение по темата. Отправи препоръка и конкретно предложение, свързано с хората в неравностойно положение. Той ясно напомни, че не само за гарите и административните сгради, но и за цялата прилежаща инфраструктура би трябвало да се помисли за оптимизирането на достъпността на хора с увреждания и двигателни затруднения.

Следващият представител от бенефициентите, който взе отношение в заседанието, бе **г-н Божидар Янков (ИАППД)**. Той представи подробности около проекта „Fast Danube“, в стилистиката на разговора за бъдещите проекти. Той представи целите и ползите от него, наблягайки на трудностите по отношение на доклада на ОВОС, с които се сблъсква ИАППД. Използвайки форума на заседанието, г-н Янков призова бизнеса, в частност речните превозвачи, които са пряко заинтересувани и ангажирани в това отношение, да започнат да работят съвместно и проактивно за разрешаването на проблема с праговите участъци, където има затруднения с осигуряването на дълбочини.

Г-жа Василева се съгласи с този коментар, обобщавайки, че с този проект действително се очакват трудности с неправителствените организации, обръщайки внимание, че и на настоящото заседание няма представители на екологична организация.

Г-н Мартин Георгиев, началник на отдел „Програмиране“ към управляващия орган на програмата, допълни, че България е единствената страна, по река Дунав, която няма синхрон с останалите държави, по отношение на фарватера на реката, което всъщност е ангажимент на страната ни. Г-н Георгиев поясни, че българските корабособственици трябва да минат на плоскодънни кораби, единствено по тази причина, но е немислимо да се сменя вида на корабите.

Г-н Петър Киров (ИАМА) изказа мнение в подкрепа на позицията на г-н Георгиев, като добави, че не може да искаме от всички Дунавски корабособственици, които използват долния Дунав да си променят профила на корпуса, само заради нашите неправителствени организации. Друг въпрос, по който изрази единодушие с мнението на г-н Георгиев е, че диалогът не е директен, а минава през Европейската комисия, чрез сигнали и писма на български организации, за се върне отново на местно ниво, чрез намесата на Комисията.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) започна своето обръщение с въпроса, който г-жа Василева повдигна, относно това дали Европейската комисия продължава да поддържа предложената промяна в Оперативната програма, произтичаща от рамката на изпълнението и от релокацията на резерва за изпълнение. Той добави, че са приключили съществения консултационен процес с другите служби на ЕК и са започнали административната процедура за вземането на решение за одобрение на изменението. Подчерта, че най-вероятно, до 1-ви декември 2019 г. ще има нов състав на ЕК. Също уведоми присъстващите, че ЕК и службите към нея са започнали подготовката на насоките за приключване на настоящия програмен период, като подчерта, че се надява те да бъдат приети до средата на 2020 г.

Г-н Селилио наблегна на факта, че през следващия програмен период национално съфинансиране ще бъде с по-голям дял, което означава по-голям принос (но и тежест) от националния бюджет.

По отношение обхода на Габрово България е поела ангажимент проекта да бъде съществено приключил до края на 2019 г. Съществува риск за налагане на финансова корекция при незавършване на проекта.

Засегна проблемите свързани с провеждането на обществените поръчки и обжалванията в България. Спомена положените усилия от ЕК за диалог с българските власти, още преди приемането на оперативните програми, за изготвянето на план за действие за подобряване на системата.

Следващата тема, към която премина в своето изказване бе за двата големи проекта – Елин Пелин-Костенец и Струма, лот 3.2. За Елин Пелин-Костенец подчерта, че няма да се спира обстойно сега, защото очаква да има известен напредък през следващите месеци, след което да се пристъпи към възлагане на подизпълнители и реализиране на отделните лотове от проекта. Ситуацията по АМ Струма, Лот 3.2. е малко по-сложна. На 15 октомври 2019 г. ЕК е адресирала писмо със забележки до българските власти, изисквайки допълнителна работа, разяснения, допълнителни мерки по подадения формуляр.

Двата проекта изостават и са изправени пред риска от недостатъчно използване на предвидените средства по програмата. За следващите 6 месеца той препоръча да се направи реална оценка на това, какво е реално постижимо в текущия програмен период.

Друга тема, на която бе наблегнато на заседанието, бяха връзките север-юг, по отношение на свързаността на пътищата. ЕК изразява желание за географско изместване на инвестициите и фокусиране на пътните инвестиции, в северната част на страната.

Г-н Сесилио се спря и на темата за интермодалността, посочвайки, че тя е ясен приоритет. Интермодалността не се ограничава само до връзка между жп и метро, жп и летищата, която по-скоро е насочена към гражданите и пътниците. Интермодалността обхваща и товарите и това изисква по-силна интермодална връзка между жп и шосейната мрежа, като стимулира ясно пренасочването на превоза на товари от пътния транспорт към железопътния.

Г-н Сесилио обърна внимание, че България има сериозен проблем по отношение на диалога между НПО сектора и публичната администрация. Той апелира за пълноценен диалог между неправителствените организации и администрацията.

ОДОБРЕНИЕ НА ИНДИКАТИВНАТА ГОДИШНА РАБОТНА ПРОГРАМА НА ОПТТИ ЗА 2020 Г.

Г-жа Галина Василева запозна участниците със следващата точка от дневния ред – „Одобрение на индикативната работна програма за 2020 година“, подчертавайки, че е била част от комплекта документи, изпратени предварително до членовете. Г-жа Василева допълни, че работните програми отразяват наличния бюджет за съответната година, за който бенефициентите имат право да подават формуляри за кандидатстване или да го използват за одобрените проекти. Напомни, че формулярите за кандидатстване могат да се подават най-късно до края на 2020 година.

Последва гласуване, с което индикативната работна програма бе приета и одобрена единодушно от членовете на заседанието.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Г-жа Галина Василева (МТИТС) даде думата на г-жа Мария Чакърлова (директор на дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“) да представи напредъка по проектите от страна на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Г-жа Чакърлова информира участниците, че са приключили тръжни процедури за половин милиард евро. Има подписани договори, а най-големият договор за лот 1 на проекта за Елин Пелин–Костенец ще бъде подписан следващия ден. Г-жа Чакърлова отбеляза, че е регистриран напредък относно подготовката на алтернативни проекти. Процедурата за единия алтернативен проект е открита. Очаква се през първото тримесечие на 2020 г. НКЖИ да подаде още пет формуляра за кандидатстване.

По отношение на проект „Пловдив-Бургас“ фаза 2 г-жа Чакърлова обърна внимание, че всички големи договори по проекта са подписани, както и всички съпътстващи към него

договори. Относно проект „Елин Пелин – Костенец“ на 27 ноември 2019 г. ще се състои подписването на договора за Лот 1. Върховният административен съд е взел решение в полза на НКЖИ и процедурата върви към приключване, след което ще стартира изпълнението на договора. Лот 2 и Лот 3 са върнати за преоценка на оценителната комисия. Тя работи с интензивен график и се очаква да има сключен договор през м. май 2020 г.

Г-жа Чакърва отбеляза, че процедурите за отчуждение и получаване на разрешително за строеж са не по-малко рискови от процедурите за сключване на договори за строителство. Поради този факт двете процедури се движат паралелно, за да има възможност след подписването на договорите да започне работата на изпълнителите. Съгласно разчетите са налични проблеми с обжалвания на подробни устройствени планове и проблеми с бавни съгласувания. Във връзка с отчуждителните процедури НКЖИ са предприели коригиращи мерки. Обектите са разделени на по-малки лотове, за да се получава поетапно разрешително за строеж за обектите, които са в напреднала фаза на готовност в отчуждителните процедури. Г-жа Чакърва поясни, че по този начин механизмът работи.

По приоритетна ос 1 (жп транспорт) от този програмен период е започнала подготовка на проекти за следващия програмен период. Един от тези проекти е модернизацията на железопътния участък София-Перник-Радомир и един от алтернативни проекти е изграждане и модернизация на част от този проект. Проектът е във финална фаза, остават за приключване малък брой съгласувателни процедури. Другият проект по приоритетна ос 1, който също се финансира и е част от подготовката на строителство за следващия програмен период е Радомир – Гюешево – граница с Р. Северна Македония. Проектът умишлено е разделен на две части и по този начин се финансира и като техническа помощ. Едната част е връзката с Македония. Към настоящия момент освен трансграничния тунел на Деве баир, липсват и около 2 км за връзка с гара Гюешево. Приоритет е създаването на връзка. Г-жа Чакърва обясни, че колегите от Македония са изготвили проект на тунела. НКЖИ е поела ангажимент да завърши проекта за осигурителните системи и липсващия участък между тунела и гара Гюешево.

Основният алтернативен проект, за който е обявена процедура, е проект „Волуяк-Драгоман“ – продължение за изграждане на направление София-Драгоман-граница с Република Сърбия. Участъкът от това направление София-Волуяк се изгражда със средства по Механизма за свързаност на Европа. Волуяк-Драгоман ще бъде предложен

като алтернативен проект по ОПТТИ за изграждане, както и за техническо проектиране в участъка Драгоман - Сръбска граница. Проектът Волюяк-Драгоман е на стойност 410 млн. лв. Участъкът Петърч-Драгоман е с приключило техническо проектиране, а участъкът Волюяк-Петърч не е успял да приключи. Изпълнителят е банкрутирал, но от страна на НКЖИ са предприети коригиращи мерки и са изготвени подробни устройствени планове (ПУП) на база идейни проекти. Лотовете са обединени и към настоящия момент има открита процедура за избор на изпълнител.

Другият алтернативен проект е железопътният участък Перник-Радомир. Очаква се одобрение на подробния устройствен план, начало на отчуждителните процедури и стартиране на процедура по ЗОП в началото на 2020 г. Внесен е и формуляр за кандидатстване за 3 бр. тягови подстанции, които ще се изграждат по оперативната програма. Г-жа Чакърва обясни, че тези дейности са екологосъобразни и изключително важни не само за НКЖИ, а и за операторите от националната мрежа.

Относно приоритетна ос 3 (интермодалност) г-жа Чакърва отчете закъснение на част от дейностите, които се изпълняват. Проектите по тази ос са по-краткосрочни като изпълнение, всички са в процес на изпълнение с изключение на гаров комплекс Нова Загора. Предприети са мерки от страна на НКЖИ и няма опасност да излязат извън срока на допустимост на разходите.

По приоритетна ос 4 (иновации) по проект „Модернизация на осигурителните системи в жп участък Русе-Каспичан“ се провежда тръжна процедура, която е в процес на оценка на оферти. Проект „Проектиране и внедряване на СУВР (система за управление на влаковата работа) в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение“ е свързан с информационни системи и нови технологии. Потърсена е помощ от Европейската инвестиционна банка и съдействие за подготовка на документацията. През това време е сменено законодателството по отношение на процедурата за съгласуване. Всички проекти от подобен вид преминават за съгласуване през Държавна агенцията „Електронно управление“ (ДАЕУ). С тях се съгласува техническа спецификация и формуляра за кандидатстване. Процесът на съвместна работа между НКЖИ и ДАЕУ е продължителен и тежък поради факта, че не са налични специалисти, които да оценяват спецификациите на НКЖИ, както и да ги подобряват. В настоящия момент дейностите на сътрудничество вървят по-добре, но времето което отнемат съгласувателните процедури си остава непроменено. Освен забавянето за съгласуването с ДАЕУ, е налично и забавяне на

обявяването на процедурата за Русе-Каспичан. Проектът закъснява и поради други фактори, понеже по тази линия има и друг проект, финансиран с бюджетни средства. Координацията между три проекта с различно финансиране е трудна и сложна. Първо се изпълнява ремонта на гарите, после ремонта, финансиран със средства от НКЖИ и след това се извършва ремонта на междугарията, финансиран със средства от държавния бюджет. В следствие технологично е възможно да бъдат изградени и модернизираны осигурителните системи. При изготвяне на графика, НКЖИ изтегля с една година началото на проекта за внедряване и модернизация на осигурителните системи в участъка Русе-Каспичан. Графикът по изпълнение на другите два проекта се спазва. Очаква се обявяване на тръжна процедура в началото на 2020 г., като изпълнителят ще има възможност да работи при модернизирано едно междугарие и две гари.

Г-жа Чакърва представи на участниците в КН карта на планираните проекти за реализация от КФ. Стратегиите и планове на НКЖИ за следващия програмен период са доста амбициозни, базирани на факта, че подготовката на проектите е направена по-рано. За някои от проектите са започнали процедури по подобрене на ПУП и отчуждителни процедури. През 2021 г. се очаква не само фазираните проекти да бъдат готови за изпълнение от началото на новата оперативна програма, но и проектите, които са в процес на подготовка, също да бъдат готови. Подготовката на проекта „Видин-Медковец“ е приключила и в процес на съгласуване е ПУП. Очаква се одобрението му, за да се премине към отчуждителните процедури.

За следващия програмен период се планира техническа помощ за изграждане на връзки с летище Бургас, за което има изготвено предпроектно проучване, както и за железопътна връзка с летище Пловдив.

НКЖИ поддържа съществуващите индустриални клонове, подпомага и подкрепя всеки от бизнеса, който иска да прехвърли товарите си от автомобилен на железопътен транспорт. Създадена е програма за инспекция на съществуващите индустриални клонове предвид очакваното въвеждане на тол таксите, както и очаквания бум на прехвърляне на товари от пътища на железница. Предстои среща с ползвателите им, както и обсъждане на възможностите за развитие на рампи и локални центрове за прехвърляне на товарите.

Г-жа Чакърва благодари за вниманието и представи филм за проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас фаза 2“.

Г-жа Галина Василева благодари на г-жа Чакърова за точната и изчерпателна презентация и зададе въпрос относно подготовката на формуляра за кандидатстване – дали се отнася за разстоянието от Драгоман до границата. Също така се заинтересова в кой програмен период ще се осъществи.

Г-жа Чакърова отговори, че се планира в този програмен период.

Г-жа Галина Василева отправи въпрос относно строителството на трите тягови подстанции – дали ще се изпълнят в този програмен период и каква е общата им стойност.

Г-жа Чакърова информира, че стойността е 34 млн. лв.

Г-жа Василева се заинтересова от тръжната процедура за осигурителните системи за Русе-Каспичан – дали ще бъде обявена в началото на 2020 г. и какъв е срокът за изпълнение.

Г-жа Чакърова отговори, че са планирали 24 месеца за изпълнение на договора, но има и проектиране.

Г-жа Василева попита кога ще се обявят новите тръжните процедури.

Г-жа Чакърова обясни, че се планира за 2020 г.

Г-н Вълко Станев (БХК) отправи запитване кога се очаква влаковете да се движат за 1 час от София до Пловдив.

Г-жа Чакърова обясни, че се надява това да се случи през 2029 г., понеже за целта е необходимо цялото трасе да бъде изградено за скорост от 160 км./час. Част от участъците ще бъдат готови по-рано, но цялото трасе реално се очаква да бъде завършено към 2029 г. Тя изрази надежда в края на този програмен период да има възможност да се постигнат тези скорости по направление Пловдив-Бургас, но за София-Пловдив няма да има възможност да се постигне.

Г-н Ясен Ишев (Научно-технически съюз по транспорта) обърна внимание, че на заседанието присъстват представители на неправителствени и браншови организации. Той заяви, че преди 40 години влакът от София до Пловдив се е движел за един час и 50 минути. Според г-н Ишев е необходимо НКЖИ да работи в посока възстановяване на тази скорост.

Г-жа Василева направи извода, че компанията е насочена в тази посока и за да се привлекат пътници е необходимо да има по-висока скорост и по-съкратено време на пътуване.

Г-н Камен Веселинов (представител на БАН) информира участниците в заседанието, че преди 45 години в Технически университет в Дрезден от дисертации на български докторанти-аспиранти се е предвиждала скорост на товарния железопътен транспорт от 120 км/ч. Г-н Веселинов отбеляза, че на прага на 2020 г. скоростта вероятно не е достигнала 40 км/ч. Той отправи бележка, че вниманието трябва да е съсредоточено и върху подобряване на административния капацитет предвид бавния процес на съгласуване на процедурите между НКЖИ и Държавна агенция „Електронно управление“.

Г-жа Василева благодари за коментара и отбеляза, че съгласуването от страна на Държавна агенция „Електронно управление“ е нова дейност за агенцията и е необходимо време да се изгради капацитет.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ПРОЕКТА ЗА ОБХОДА НА ГАБРОВО ПО ОПТ 2007 – 2013 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Думата бе дадена на **г-н Георги Терзийски (председател на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“)** да представи напредъка по пътните проекти. Той информира участниците, че общата сума на сключените договори за безвъзмездна финансова помощ е малко под 898 млн. лв., като договорените средства с изпълнителите са в размер на 887 млн. лв. или около 98,8 % от договорите за безвъзмездна финансова помощ. Разплатените суми са около 464 млн. лв. или 52,3 % от договорените средства с изпълнителите и около 52 % от договорите за безвъзмездна финансова помощ.

Относно АМ „Струма”, лот 3, тя е разделена на няколко под-участъка.

Лот 3.1: финансовият напредък е 49,4%, включително дейностите по археологията. Физическото изпълнение е около 70%. Срокът на договора е удължен до 30 януари 2020 г. поради следните причини: откриване на археологически находки по трасето, препроектиране на кръстовището при пътен възел Благоевград-юг, както и

неблагоприятни геоложки условия. Очаква се срокът от договора да бъде удължен с една година и шест месеца, което се дължи на допълнителното проектиране в края на втори участък на лот 3.1 във връзка с решението по ОВОС за лот 3.2. Ще се наложи да бъдат направени допълнителни отчуждителни процедури с оглед теренното осигуряване на обекта. Наличен е констативен акт за под-участък с дължина 6,5 км от 11 юли 2019 г., с което е дадена възможността да се изнесе тежкотоварния трафик от гр. Благоевград и да се избегнат задръстванията по кръстовищата. Изпълняват се строително-монтажни работи по втория под-участък. Идентифицираният към настоящият момент риск е свързан със закъснението в изпълнението на строително-монтажните работи за последните 3 км от под-участък 2. Във връзка с решението за разделянето на платната на лот 3.2 е било наложително да се ревизира техническия проект на споменатите 3 км. В резултат на новото техническо решение пътен възел Симитли е препроектиран с липсващи връзки, с цел осигуряване на двупосочния трафик, до цялото изграждане на лявото платно, като се преработва и подробния устройствен план. Планира се цялостното изграждане на лот 3.1 да завърши до средата на 2021 г.

Г-н Терзийски информира и за напредъка по отношение изпълнението на тунел „Железница“, както следва: на 26 август 2019 г. е издадено разрешение за строеж за под-участък 1; на 23 октомври 2019 г. е подписан Протокол 2а; срокът за изпълнение на СМР е до 15 декември 2020 г.; не са идентифицирани рискове за забавяне изпълнението на договора. За под-участък 2 на тунела изграждането е стартирало на 23 октомври 2019 г.; физическото изпълнение е 4,5% (изпълнени са първичната облицовка, долното строене и устоите на моста над Суха река на директното трасе); съоръжението е с дължина около 2 км; не са идентифицирани рискове за забавяне изпълнението на договора за проектиране и строително-монтажните работи (СМР), съответно за завършване на участъка в срок до 19 януари 2022 г. За под-участък 3 на тунел „Железница“ СМР са стартирали на 23.10.2019 г., като са изпълнени дейности по почистване на строителната площадка и изкопни работи; срокът за завършване на този под-участък е 13.02.2021 г.

Г-н Терзийски напомни, че по отношение изпълнението на Лот 3.2 на АМ „Струма“ са били обявени процедурите за избор на изпълнител на проектирането и строителството на двата под-участъка. За под-участък 3.2.1 е определен изпълнител, като срокът за обжалване е изтекъл на 25.11.2019 г. и предстои подписването на договор. За под-участък 3.2.2 са получени 12 оферти и се извършва оценка на получените оферти. Същото се отнася и за процедурите за избор на изпълнители на консултантските услуги за двата

лота. Планира се договорите за проектиране и строителство да бъдат подписани до края на 2019 г.

Г-н Терзийски информира, че по отношение на рехабилитацията на съществуващия път I-1 е наличен идеен проект за изпълнение на мерките по ОВОС, изработва се технически проект, който е със срок до м. юни 2021 г., съответно подготовката на тръжната документация е до 28 февруари 2022 г.; подписването на договорите за СМР и консултантски услуги се очаква до 18 октомври 2023 г. и изпълнението на СМР до 31 юли 2027 г. Поради невъзможността проектът да бъде изпълнен в цялост е разделен на два етапа: етап 1 с 41% финансово изпълнение и срок за изпълнение до края на 2022 г.; етап 2 с 59% финансово изпълнение, включващ останалата част от СМР на лявото платно и обхода на гр. Кресна, като се планира да бъде завършено до края на 2025 г. Рехабилитацията на път I-1 следва да бъде завършена до края на 2027 г.

Г-н Терзийски каза, че на 09 август 2019 г. формулярът за кандидатстване за Лот 3.2 на АМ „Струма“ е бил изпратен в ЕК, като на 15 октомври 2019 г. са получени техните коментари и АПИ работи по отразяването им.

По отношение на приоритетна ос 4 (иновации), АПИ изпълнява проект за „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ Тракия“. С решение от 02 август 2019 г. е определен изпълнител на обществената поръчка, което е било обжалвано във ВАС. Жалбоподателят е оттеглил жалбата си и предстои сключването на договор. Стойността на поръчката е 8,7 млн. лв. със срок за изпълнение 730 дни. Очаква се до средата на 2022 г. да приключи внедряването на интелигентна транспортна система на АМ „Тракия“.

Г-н Терзийски информира, че за фаза 2 на проект „Калотина – София“ предстоят процедури по назначаването на държавна приемателна комисия и подписването на Акт 16 (физическото изпълнение е 100%, финансовото изпълнение е 89%).

По отношение на подготовката на проекта за „Видин – Монтана – Враца“, общата сума на сключените договори е 2 306 000 лв., от които общата сума на разплатените средства е 1,354 млн. лв. Изработени са идейни и технически проекти за участъците Видин – Димово и Димово – Бела Ружинци и Ружинци – Монтана, като са одобрени ПУП за Видин – Димово и Димово – Бела Ружинци. Изработен е доклад по ОВОС, приложение към доклада за оценка на съвместимостта за трите участъка, както и одит по пътна безопасност. За участъците Видин - Ружинци и Ружинци - Монтана са изготвени план за

управление на околната среда и план за собствен екологичен мониторинг на околната среда.

По отношение на проекта Русе - Велико Търново - идейният проект е представен в АПИ, предстои да бъде разгледан от експертен съвет. Докладът за ОВОС е изготвен, решението е влязло в сила на 15 юли 2019 г. Към настоящия момент се процедира ПУП, както и на 11 ноември 2019 г. е стартирало издирване на археологически обекти по трасето, със срок за изпълнение 65 дни. Обявена е процедура за избор на изпълнител на одит по пътна безопасност на фаза идеен проект. Предстои възлагане на изработването на ПУП за участъка Бяла - Велико Търново с идеен проект, с пътен възел при пресичането на АМ „Хемус“.

Г-н Терзийски информира и за изпълнението на финансирания по ОПТ 2007-2013 г. проект за обход на гр. Габрово. За третия и четвъртия участък е получено уведомление за съществено завършване от изпълнителя. Предстои назначаване на комисия за установяване годността, приемането на обекта и подписването на констативен акт 15. В рамките на тези два участъка са изпълнени СМР ново строителство, изградени са четири броя мостови съоръжения. Изпълнени са и работите по реконструкцията на инженерните мрежи в обхвата на целия път. Изградено е и тунелно съоръжение, което е оборудвано с всички необходими инженерни системи.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) направи коментари по отношение изпълнението на проектите в пътния и железопътния сектор. Във връзка с докладваната информация от НКЖИ и АПИ, той изрази надежда, че за проекта за „Пловдив – Бургас“ не се очакват пречки за завършване в рамките на този програмен период. Същото важи и за Лот 3.1 на АМ „Струма“ що се отнася до тунел „Железница“ – да приключи до 2022 г. Г-н Сесилио акцентира, че новината за подписването на договора за Лот 1 на проекта за жп линията Елин Пелин – Костенец също е много добра, като изрази съмнение относно представените от НКЖИ прогнози за изпълнение на Лот 2 и Лот 3 от проекта. Апелира за максимално ускоряване изпълнението на дейностите на оценителната комисия, така че в началото на 2020 г. вече да има по-конкретна информация относно тези 2 лота, както и за Лот 3.2 на АМ „Струма“. Той напомни, че през 2020 г. предстои да се направи преоценка на финансовото разпределение между отделните приоритетни оси на ОПТТИ.

Г-н Сесилио отправи коментар и относно комуникирането на направените инвестиции по ОПТТИ както пред комитета за наблюдение, така и пред широката общественост. Той изрази мнение, че следва при презентирането на проектите да се обръща внимание не

толкова върху тяхната подготовка и изпълнени дейности, колкото да се наблегне върху резултатите, които се постигат с европейски средства в нашата държава. Той даде пример с направените прогнози за прехвърляне на пътнически и товарен трафик от пътния към жп транспорт, съответно препоръча да се извърши количествено представяне преди и след реализацията на проектите. Припомни, че са били направени серия от инвестиции в премахване на кръстовищата на жп линиите с шосетата, съответно следва да се представи какъв е бил ефектът върху нивото на катастрофите на тези кръстовища. Относно времето за пътуване – какво редуциране е постигнато и какво се очаква да бъде постигнато накрая след приключване на проектите. Г-н Аурелио обърна внимание, че това са елементите, които следва да бъдат комуникирани.

Г-жа Галина Василева (МТИТС) благодари за направените коментари, като изрази съгласие, че следва да се акцентира върху представянето на конкретните резултати по проектите и ползите, които те носят за гражданите. Г-жа Василева също обърна внимание на представителите на НКЖИ и АПИ, че до м. май 2020 г. следва да разполагат с по-голяма яснота какво ще се случи с тръжните процедури и изпълнението на двата лота (Лот 2 и Лот 3) на Елин Пелин – Костенец и на Лот 3.2 на АМ „Струма“. По отношение коментара на г-н Сесилио, относно сроковете за изпълнени на лотове 2 и 3 на Елин Пелин – Костенец, г-жа Василева поясни, че в рамките на Лот 1 попада изграждането на тунел, участъкът е много труден и тежък, предстоят одобрения на ПУП и провеждане на отчуждителни процедури. Тя изрази мнение, че тези проблеми не са в сила за останалите два лота, за които би следвало с подписване на договорите веднага строителите да започнат извършването на СМР.

Г-н Зоринчо Йорданов (КТ „ПОДКРЕПА“) представи данни във връзка с изказването на г-н Сесилио, като обърна внимание, че за миналата година намалението на пътничкопотока по жп транспорта е с около 3%. Той каза, че не следва да се търсят причини затова само в НКЖИ, защото това се дължи и на липсата на подвижен жп състав, т.е. от съвместната работа на БДЖ и НКЖИ зависи нещата да се подобряват. БДЖ не е бенефициент по оперативната програма, но за да има ефект от подобрената железопътна инфраструктура с големи скорости, трябва превозвачът или превозвачите да могат да разполагат с подходящи влакове.

Г-н Недялко Славов (областен управител на област Смолян) в качеството му на областен управител и представител на регионален съвет за развитие на Южен централен район представи решение, което съветът е взел относно разработването на цялостно

предпроектно проучване и идеен проект за път II - 86 „Пловдив – Смолян – Рудозем - границата с Република Гърция“. Това трасе е част от разширената TEN-T мрежа и основните мотиви за предложението са свързани с бъдещето отваряне на граничния пункт при Рудозем – той е последният, който не е отворен с Република Гърция от трите договорени през 1998 г. Пунктът се предвижда да бъде за преминаване на всички видове превози и товари и съществуват опасения, че трафикът по това направление значително ще нарасне. Г-н Славов информира, че предложеният участък осъществява връзка между две магистрали - АМ „Тракия“ и гръцката магистрала „Виа Егнатия“.

Г-жа Галина Василева (МТИТС) изрази съгласие, че предложеното направление е много натоварено, приоритетно, особено предвид започване на строителството на новия граничен пункт. Тя изрази надежда, че направлението ще се нареди сред приоритетите на АПИ, от където следва да направят анализ дали може да бъде подготвен формуляр за изготвянето на идеен проект в рамките на настоящия или следващия програмен период.

Г-н Георги Терзийски (АПИ) също изрази съгласие с аргументите на г-н Славов. Той информира, че от АПИ вече са извършили дейности по отношение на прединвестиционно проучване за изграждане на трета лента на път II - 86, както и дейности по изследване и прединвестационни проучвания на обход на гр. Чепеларе. На базата на това Агенцията ще направи анализ, като г-н Терзийски изрази надежда, че е във възможностите на АПИ да извърши едно цялостно прединвестиционно проучване на трасето.

Г-н Николай Нецов (МС) отправи два въпроса относно изпълнението на Лот 3.2 на АМ „Струма“: кога се очаква да бъде подписан договорът с избрания изпълнител за Лот 3.2.1, както и кога ще бъдат отразени и изпратени към ЕК коментарите по формуляра за кандидатстване.

Г-жа Златка Петева (АПИ) отговори, че срокът за обжалване на процедурата за Лот 3.2.1 на АМ „Струма“ е изтекъл на 25 ноември 2019 г., няма получена жалба към датата на заседанието на КН и съответно от АПИ имат готовност за подписване на договора. По отношение на формуляра за Лот 3.2, срокът за отговор до ЕК е 15 януари 2020 г. и се работи по отразяване на коментарите.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

Г-жа Галина Василева даде думата на г-жа Миглена Белякова за представяне на актуална информация относно изпълнението на предприетите мерки за публичност по ОПТТИ.

Г-жа Миглена Белякова (МТИТС) напомни, че мерките за информация и публичност са дефинирани в Регламент № 1303/2013 и прилагащия регламент, като на тази база са изготвени и националните документи. Основните цели на тези документи са свързани с популяризиране, даване на максимална прозрачност и изграждане на високо обществено доверие. Развитието на мрежата от комуникационни експерти е ключова дейност за изпълнението на задачите по информация и публичност. За отчетния период са осъществени две координационни срещи на комуникационните експерти, на които са коментирани конкретни казуси, споделени са добри практики, с цел успешното прилагане на най-съвременните методи и тенденции при изпълнение на комуникационните дейности.

Информира, че УО на ОПТТИ работи съвместно с бенефициентите при популяризирането на програмата, като се организират и провеждат публични събития по проектите, както и даде пример за изготвен обширен материал за ОПТТИ в печатно издание на „Метрополитен“ ЕАД.

Г-жа Белякова акцентира върху информацията, качена на официалния интернет сайт на програмата, който е част от общия единен портал за цялостна информация по управление и използване на фондовете в България - <https://www.eufunds.bg/bg>. На сайта винаги могат да бъдат намерени актуални новини, отворени процедури, списък на операциите. Тя добави, че социологическото проучване, което бе извършено за програмата е показало, че сайтът има висока степен на обществено доверие и че гражданите се информират предимно от него относно новини, свързани с оперативните програми. Освен сайтът, експертите на УО поддържат и два канала в социалните мрежи. Youtube каналът има сериозен ръст от 38% за последните шест месеца, 760 абоната и над 30% ръст при гледанията. Instagram профилът също има такива тенденции (40% ръст на нови абонати през последните шест месеца), като той е насочен към по-млади хора на възраст 25-34 години.

Г-жа Белякова даде и конкретен пример от практиката затова как се комуникират конкретните казуси и ползите от проектите. Проведеното социологическото проучване е показало, че за гражданите има три основни неща, които са важни при пътуването и на първо място, това е сигурността. УО на ОПТТИ е взел участие в конкурс на „Европа в моя регион“ с конкретен проект на НКЖИ, който е свързан с пресичането на пътищата с жп линии и съответно как се решава този проблем. Спечелената награда е била свързана с изготвянето на кратко видео, което е разпространено по съответните комуникационни канали на програмата. Във връзка с отправената препоръка от г-н Сесилио относно популяризирането на резултатите от проектите, г-жа Белякова отбеляза, че при наличието на вече готови и съществуващи проекти би могло да се планират и изготвят конкретни материали, съвместно с медиите и с други компании, които да акцентират върху ползите на проектите и това какво носят те за гражданите. Г-жа Белякова представи и конкретна инициатива на бенефициента НКЖИ под мотото „Най-важното спиране за деня“, с което е отбелязан международния ден за безопасно преминаване през жп прелезите. Екипът на УО също е изготвил материал по темата за пресичането на жп прелезите, с цел насочване вниманието към проблема. Видеото е качено на youtube канала на програмата, като в него се съдържат реални кадри с инциденти на жп прелези, които са били предоставени от бенефициента НКЖИ. Видеото започва с въпроса „Колко пъти ще успееш?“. Посланието най-накрая е: „Сблъсъкът не е в твоя полза“. Статистиката показва, че над 75% от тежките инциденти стават на жп прелези.

В заключение г-жа Белякова информира какво предстои във връзка с изпълнението на проекта на годишния план за дейностите по комуникация: поддържане и актуализиране на информацията на официалния сайт eufunds; поставяне на емблемата на ЕС, съгласно изискванията на Регламента; организиране на годишно публично събитие; развитие на мрежата от комуникационни експерти чрез семинари и обучения, насочени към различни целеви групи; изработка на информационни материали; провеждане на социологическо проучване; кампания в медиите; изработка на аудио-визуални материали.

Г-жа Анжелина Тотева (ДА „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“) отправи запитване към НКЖИ, колко от инцидентите, които са заснети на камерите на НКЖИ са подадени към контролните органи, за да се вземат съответните мерки.

Г-н Васил Станев (НКЖИ) отговори, че всички нарушения, които са се случили на тези прелези са регистрирани и предадени към контролните органи, като стремежът на НКЖИ е да се премахне изцяло пресичането на едно ниво с пътната инфраструктура, точно поради тази причина.

Г-жа Надежда Данаилова (НКЖИ) допълни, че са извършвани анализи на прелезите, които са с висока концентрация на пътнотранспортни произшествия, като в стратегиите и плановите на НКЖИ се предвижда до 2030 г. всички тези прелези, независимо дали са на основна, на разширена, на второстепенни или третостепенни линии да бъдат заменени.

Г-жа Галина Василева (МТИТС) потвърди, че това наистина е заложено в стратегията за транспорта за 2030 г. Тя допълни, че се води и статистика на произшествията, които се случват на жп прелезите.

ЗАКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Галина Василева (Председател на КН) благодари за активното участие, както и за коментарите на представителите на ЕК. Тя очерта основните задачи, които предстоят за изпълнение в периода до следващото заседание на комитета: на първо място до м. май 2020 г. следва да е ясно какво трябва да се предприеме по първа и втора приоритетна ос и съответно м. септември 2020 г. да имам една програма, която наистина да е по-предвидима, по-ясна откъм изпълнение и срокове, която да даде достатъчна яснота за завършване на проектите, максимално използване на наличния бюджет и ефектът, който дава върху икономика, върху услугите и хората. Съответно другата задача е свързана с новата оперативна програма и работата на тематичната работна група – за изготвяне на проект на програма до края на м. март 2020 г.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) също отправи благодарности към участниците и към бенефициентите за представената важна информация и уточнения в рамките на заседанието.

Край на втория ден от заседанието.

Взети решения от 26.11.2019:

Решение 1: Комитетът за наблюдение приема Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2020 г.

София, 20.01.2020 г.

**Председател на КН на ОПТТИ и
Ръководител на УО на ОПТТИ**

/Г. Василева/

Проверен от:

Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП

/Н. Дечев/

Изготвен от: Момчил Марков – държавен експерт, дирекция КПП:

Приложение: *Списък с участвалите на XIII заседание на КН на ОПТТИ*

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ		
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА</i>		
1.	инж. Галина Василева	Председател на КН
2.	Николай Дечев	Началник на отдел
3.	Димитър Савов	Директор на дирекция
<i>МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ</i>		
4.	Екатерина Алексиева	Държавен експерт
5.	Николай Нецов	Държавен експерт
6.	Цветан Владилов	Държавен експерт
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ</i>		
7.	Надежда Христова	Главен експерт
8.	Станислав Стефанов	Главен експерт
<i>МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО</i>		
9.	Радостина Петрусенко	Главен сътрудник
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА</i>		
10.	Динко Драганов	Държавен експерт
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ИКОНОМИКАТА</i>		
11.	Албена Мерачева	Държавен експерт
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ЗЕМЕДЕЛИЕТО И ХРАНИТЕ</i>		
12.	Севгин Ахмед	Главен експерт
<i>НАЦИОНАЛЕН СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ</i>		

13.	Йоанна Илчевска	Старши експерт
<i>РЕГИОНАЛНИ СЪВЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ В РАЙОНИТЕ ЗА ПЛАНИРАНЕ</i>		
14.	Недялко Славов	Областен управител на област Смолян
15.	Гергана Микова	Областен управител на област Стара Загора
16.	Невена Петкова	Областен управител на област Габрово и представител на РСР в СЦР
17.	Красимир Кирилов	Областен управител на област Добрич и представител на РСР в СИР
<i>ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА НАЦИОНАЛНО ПРЕДСТАВЕНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ НА РАБОТОДАТЕЛИТЕ, РАБОТНИЦИТЕ И СЛУЖИТЕЛИТЕ</i>		
18.	Стефан Чайков	АИКБ
19.	Миряна Калчева	БТПП
20.	Иван Божилов	Българска стопанска камара
21.	Екатерина Йорданова	КНСБ
22.	Зоринчо Йорданов	КТ „Подкрепа“
<i>ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА НАЦИОНАЛНО ПРЕДСТАВЕНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ НА И ЗА ХОРАТА С УВРЕЖДЕНИЯ</i>		
23.	Павел Савов	БАРИС
<i>ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА АКАДЕМИЧНАТА ОБЩНОСТ</i>		
24.	Камен Веселинов	Представители на БАН
<i>ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА ЮРИДИЧЕСКИ ЛИЦА С НЕСТОПАНСКА ЦЕЛ ЗА ОБЩЕСТВЕНОПОЛЕЗНА ДЕЙНОСТ</i>		
25.	Георги Георгиев	Сдружение БФПТ
26.	Вълко Станев	Сдружение БХК
НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС		
27.	Аурелио Сесилио	Европейска комисия
28.	Страхил Христов	Европейска комисия
29.	Денис Якубик	ДЖАСПЪРС
<i>ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ОДИТ НА СРЕДСТВАТА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ“</i>		
30.	Мария Андреева	Главен одитор
31.	Иванка Сукалинска-Станоева	Главен одитор
<i>СЕРТИФИЦИРАЩ ОРГАН</i>		
32.	Мануела Милошева	Национален фонд, МФ
<i>МИНИСТЕРСТВО НА КУЛТУРАТА</i>		
33.	Теодор Генов	Главен юрисконсулт
<i>МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА</i>		
34.	Христина Стойчева	Директор
<i>АДМИНИСТРАЦИЯ НА ПРЕЗИДЕНТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ</i>		
35.	Цвета Тимева	Секретар по регионално развитие
<i>ДРУГИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ</i>		
36.	Ясен Ишев	Научно-техническият съюз по транспорта

БЕНЕФИЦИЕНТИ И УПРАВЛЯВАЩ ОРГАН		
<i>НК „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“</i>		
37.	Красимир Папукчийски	Генерален директор
38.	Христо Алексиев	Председател на УС
39.	Мария Чакърова	Директор на дирекция „СРИП“
40.	Тихомир Митев	ръководител ЗПУИП
41.	Иван Бакалски	ръководител ЗПУИП
42.	Александър Туджаров	ръководител ЗПУИП
43.	Васил Станев	ръководител отдел „Мониторинг“
44.	Надя Николова	ръководител отдел „Финансово планиране, контрол и разплащания“
45.	Надежда Данаилова	ръководител отдел „Подготовка на проекти“
46.	Емилия Никова	ръководител ЗПУИП „София-Драгоман“
47.	Мирослава Бакалска	ръководител отдел „Програмиране“
48.	Георги Иванов	
<i>АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“</i>		
49.	Иван Досев	Член на УС
50.	Златка Петева	Директор на дирекция ИПОПТТИ
51.	Христилина Бакърджиева	Началник отдел
52.	Борис Борисов	Началник отдел
53.	Биляна Влаева	Главен експерт
54.	Калина Йорданова	Началник отдел
<i>„МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД</i>		
55.	проф. д-р Стоян Братоев	Изпълнителен директор
56.	Ангел Джоргов	Зам. началник управление
57.	Григор Григоров	Ръководител отдел
58.	Борис Ананиев	Представител
<i>ИА „ПОДДЪРЖАНЕ И ПРОУЧВАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“</i>		
59.	Божидар Янков	Директор на дирекция
60.	Димитър Русев	Представител
61.	Мартин Драганчев	Старши експерт
62.	Йоанна Панкова	Старши експерт
63.	Силва Агопова	Главен експерт
<i>ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“</i>		
64.	Анна Натова	Директор на дирекция
65.	Златко Кузманов	Ръководител проекти
66.	Васил Хаджиев	Главен експерт
67.	Елиз Бохосян	Главен експерт
<i>ИА „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“</i>		
68.	Петър Киров	Главен секретар
69.	Красияна Николаева	Началник на отдел
70.	Радостина Димитрова	Главен експерт
<i>УО НА ОПТТИ 2014-2020 г</i>		
<i>Отдел „Мониторинг, информация и комуникация“</i>		
71.	Десислава Николова	Държавен експерт
72.	Борислав Петков	Главен експерт
73.	Людмила Алексиева	Старши експерт
74.	Момчил Марков	Държавен експерт

75.	Жења Петкова	Старши експерт
76.	Стелиана Караиванова	Главен експерт
77.	Миглена Бељакова	Главен експерт
78.	Мая Тодорова	Старши експерт
<i>Отдел „Програмирање“</i>		
79.	Мартин Георгиев	Началник на оддел
80.	Валентин Игнатов	Државен експерт
81.	Нели Андреева	Главен експерт
82.	Паулина Павлова	Главен експерт
83.	Ивета Колева	Главен сѹтрудник
<i>Отдел „Контрол по опшесвени порѹчки“</i>		
84.	Мајја Стоилова	Началник оддел
85.	Димитрина Проконова	Државен експерт
<i>Отдел „Финанси“</i>		
86.	Петја Иванова	Државен експерт
87.	Нели Бенева	Државен експерт
88.	Радостина Радосова	Државен експерт
89.	Мариета Тодорова	Главен експерт
<i>Отдел „Изпѹлнение и координација“</i>		
90.	Нина Беленска	Началник оддел
91.	Лидия Димовска	Државен експерт
92.	Настја Маргаритова	Главен сѹтрудник
93.	Анатоли Гинов	Главен сѹтрудник
94.	Свилен Чобанов	Главен експерт
<i>Отдел „Управление на риска, превенција и администрирање на нередност“</i>		
95.	Јсен Марков	Началник на оддел
96.	Стојан Стојанов	Главен експерт
97.	Марияна Стефанова-Тренева	Главен експерт