

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Образец за програмите, подпомагани от ЕФРР (цел „Инвестиции за растеж и работни места“, ЕСФ +, Кохезионния фонд и ЕФМДР — член 16, параграф 3

ССИ	
Наименование на ВГ	[255 знака ¹] Програма „Транспортна свързаност“
Наименование на националния език	[255] Programme “Transport Connectivity”
Версия	1.0
Първа година	[4] 2021
Последна година	[4] 2027
Допустими от	01.01.2021
Допустими до	31.12.2029
Номер на решението на Комисията	
Дата на решението на Комисията	
Номер на решението за изменение на държавата членка	
Дата на влизане в сила на решението за изменение на държавата членка	
Несъществено прехвърляне (чл. 19.5)	Да/Не
Региони по NUTS, обхванати от програмата (не се прилага за ЕФМДР)	
Съответен фонд	<input checked="" type="checkbox"/> ЕФРР
	<input checked="" type="checkbox"/> Кохезионен фонд
	<input type="checkbox"/> ЕСФ+
	<input type="checkbox"/> ЕФМДР

¹ Числата в квадратните скоби се отнасят до броя на знаците.

1. Програмна стратегия: основни предизвикателства пред развитието и отговори на политиката

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква а), точки i)-vii) и член 17, параграф 3, буква б)

Текстово поле [30 000]

Икономически, социални и териториални различия и неравенства

Развитата транспортна инфраструктура е основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие.

Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните “тесни” места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния.

Лошото експлоатационно състояние на участъци от жп мрежата не позволява достигането на проектната скорост. Техническите параметри на част от железопътната мрежа не отговарят на изискванията за сигурен и удобен транспорт.

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет, но много от качествените параметри не отговарят на съвременните изисквания за предоставяне на услуги.

Поради липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, не се използват съществуващите възможности за развитие на интермодални превози.

По-ниската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в северните, периферните и гранични части на страната, наред с гореизброените проблеми, ограничава икономическото развитие на териториите, понижава инвестиционната им привлекателност и качеството на живот на хората.

Половината от населението на България (50.4%) живее в Югозападния и Южния централен район на страната, като населението там е съответно 2 094 хил. (30.1%) и 1 407 хил. души (20.2%). Критично слабо населен е Северозападният район с население от 728 хил. души (10.5%).

С най-висок БВП на глава от населението /в стандарт на покупателната способност в % от средната стойност за ЕС/ е Югозападният район за планиране, като индексът е 82, с което той попада в категорията „райони в преход“. Югозападният район е и с най-

висока заетост (73,8%). Останалите райони за планиране на територията на страната се категоризират като „слабо развити“. С най-нисък БВП на глава от населението са Северозападният и Северният централен район, където индексът е съответно 33 и 35, следвани от Южният централен район с 36. Северозападният и Северният централен район за планиране са и с най-ниско ниво на заетост, съответно 58,8% и 64,6%. Североизточният и Югоизточният район са с 41 и 42 БВП на глава от населението. На областно ниво, най-силните икономически центрове са областите София (столица), Пловдив и Стара Загора. Сериозно изоставане има в областите Видин, Враца, Ловеч, Монтана, Разград, Силистра и Сливен.

Затрудненият транспортен достъп води до липса на ефективна икономическа дейност, високи равнища на безработица, обезлюдяване на населените места и възпрепятства ползването на обществени услуги. Доизграждането на автомагистралите, високо-скоростните пътища и пътните връзки към тях, заедно с модернизацията на жп линиите по основните направления, ще осигури по-рационална пространствена организация на националната транспортна мрежа, връзки между различни европейски страни през територията на страната, връзки на България със съседни страни и връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната.

Насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, има възможност да подобри цялостната транспортна ефективност, стимулирайки използването на железопътен и воден транспорт. Необходимо е да продължат инвестициите за подобряване на условията за корабоплаване по цялото протежение на река Дунав, включително поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване.

Подробна информация за текущото състояние по видове транспорт е поместена в Допълнение 1.1.

Транспортът е основен източник на емисиите на азотни оксиди, като количеството им достига 52% (39,86% дял на пътния транспорт) от националните емисии. Транспортът остава и един от основните източници на замърсяване на въздуха с фини прахови частици. Причината е в остарелия, в сравнение с развитите страни от Европейския съюз автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили. Необходими са интервенции по програмата за намаляване на емисиите на вредни вещества и подобряване на качеството на атмосферния въздух, което ще има директен принос за човешкото здраве. Насърчаването на поетапно изтегляне от употреба на дизеловите автомобили трябва да бъде съпътствано от осигуряване на необходимите условия. За целта е необходимо да бъдат изградени зарядни станции за електромобили по протежение на републиканската пътна мрежа. Необходимо е да бъде изградена зарядна инфраструктура за алтернативни горива и в пристанищата с национално значение, което ще допринесе за намаляване на замърсяването от корабоплаването и за опазване на околната среда. **Основни идентифицирани проблеми**

Железопътен транспорт

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

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Недостатъчна интеграция на националната железопътната 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 - ETCS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и широкообхватната трансевропейска железопътна мрежа;
- Недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

Автомобилен транспорт

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 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;
- Ниски показатели за безопасност на автомобилното движение спрямо средните за ЕС;
- Нарастване на броя на автомобилите и остарял автомобилен парк.

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път и лошите навигационни условия (мъгла, ниски водни нива и други препятствия). Не е приключен процесът по подобряване на параметрите на корабоплавателния път и по повишаване на безопасността на корабоплаването по река Дунав и в морските пространства на Република България. Липсва зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата.

Въздушен транспорт

Недостатъчна свързаност на летища с транспортната мрежа. Не е приключено развитието и внедряването на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.

Интермодален транспорт и терминали

Основните проблеми са свързани с:

- липса на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги;
- недобра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги;
- недостатъчно развити интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози;
- недостатъчни складови площи на много от товарните терминали.

Необходими инвестиции

Трансевропейска транспортна мрежа и връзки със съседните страни

Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС подчертава необходимостта от навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор. Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа имат за цел да допринесат за устойчивата мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността. Както е отбелязано и в Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство”, транспортът е от основно значение за нашата икономика и общество. Мобилността е жизнено важна за вътрешния пазар и за качеството на живот на гражданите. Транспортът способства за икономическия растеж и за разкриване на нови работни места. Инфраструктурата придава форма на мобилността. Съществена промяна в транспортната система е невъзможна без подкрепата на адекватна транспортна мрежа и интелигентното ѝ използване. Инвестициите в транспортната инфраструктура имат положителен ефект върху икономическия растеж, улесняват търговията, географската достъпност и мобилността на гражданите. Инфраструктурата трябва да се планира така, че да се увеличи максимално положителното влияние върху икономическия растеж и се сведат до минимум отрицателните последици за околната среда. В този смисъл разработената Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 – 2030) цели изпълнение на задълженията за намаляване на емисиите за 2020 г. и 2030 г. съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2016/2284. Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух посочва транспортния сектор като един от основните замърсители и определя комплекс от мерки, чието приложение да доведе до намаляване на емисиите от определените източници. Необходимостта от развитие на устойчива транспортна система се определя и в Интегрираната транспортна стратегия на РБ в периода до 2030 г.

За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите следва да се концентрират основно върху модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с

оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики. Необходимо е да се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последици за околната среда, посредством модернизация на транспортната инфраструктура, развитие и последващо надграждане на интелигентни транспортни системи и създаване на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива и постепенна подмяна на остарелите превозни средства.

Железопътна инфраструктура

В работните планове за коридор Ориент/Източно-Средиземноморски се обръща внимание на различните характеристики на жп линиите по протежение на коридора и липсата на съответствие с изискванията на Регламент № 1315/2013 за много отсечки, като същевременно се посочва очаквано нарастване на железопътния трафик по коридора на територията на България. В препоръките на Европейския съвет се обръща внимание, че коридорът все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци. С оглед осигуряването на по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София-Пловдив-Истанбул, през програмен период 2007-2013 г., бяха завършени реконструкцията и електрификацията на жп участъка Свиленград – турска граница и на жп линията Пловдив – Свиленград, както и модернизацията на участъка Септември – Пловдив. През програмен период 2014-2020 г. се работи основно по модернизацията на участъците по жп линията София-Септември и завършването на рехабилитацията на жп линията Пловдив-Бургас. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъде включен участъкът Волуяк – Драгоман. Необходимо е да продължи изпълнението на дейностите за завършване на модернизацията на отсечките по коридора на територията на страната.

Модернизацията на жп линиите по основните направления ще осигури надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и връзки между различни европейски страни през територията на страната. Посредством проектите за модернизация на жп линията София-Кулата, в участъците София – Перник – Радомир и Радомир – Кулата, ще се допринесе за значителното подобрене на трансграничните връзки с Гърция. За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на Република България и Република Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка с Р. Северна Македония. Модернизацията на жп линия София – Драгоман – граница с Р. Сърбия ще подобри трансграничната връзка със Сърбия. За свързаността с Румъния значително допринесе пускането в експлоатация на Дунав мост 2 (Видин-Калафат). Необходимо е да се модернизират и жп участъците Видин – Медковец – Руска Бяла – София.

Пътна инфраструктура

За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъдат включени проекти за завършване на АМ „Европа“. Планирани са инвестиции и за изграждането на скоростен път Видин – Ботевград, разположен по протежение на северния участък на коридора. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. В препоръките на Европейския семестър се обръща внимание, че коридор Ориент/Източно-Средиземноморски все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци, както и за повишаване на безопасността. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е завършването на АМ „Струма“, изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под връх Шипка. Посредством доизграждането на АМ „Струма“ ще се подобри транспортната свързаност с Гърция. С АМ Русе – Велико Търново (на „основната“ TEN-T мрежа) ще се осигури връзка с АМ Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния). Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“. За подобряване на свързаността и достъпността е необходимо да се модернизират пътните връзки към TEN-T мрежа и основните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.) в страната.

Вътрешноводни пътища и морски транспорт

Необходими са допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (като част от коридор Рейнско-Дунавски), в съответствие с препоръките на Европейския семестър, както и за повишаване на безопасността на корабоплаването в морските пространства на Република България посредством надграждането на интелигентни транспортни системи и съоръжения. Предвидените мерки следва да допълват реализираните в предходните програмни периоди проекти.

Въздушен транспорт

Необходими са последващи инвестиции за разгръщане на SESAR, с оглед подобряване на управлението на въздушното движение и повишаване на безопасността на полетите. Също така е необходимо да се подобри свързаността на летищата с транспортната мрежа. По-специално е необходимо изграждането на ж.п. връзки към летище Бургас и летище Пловдив, с оглед осигуряване на интермодална връзка между националната ж.п. мрежа и летищата.

Интермодален транспорт и терминали

Необходими са инвестиции за изграждане на мрежа от съвременни интермодални терминали, както и за развитие на интермодални връзки между пристанища и летища

и железопътната мрежа. Развитието на мултимодалността, изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките между видовете транспорт е сред основните препоръки на Европейския семестър.

Алтернативни горива

Транспортът е основен източник на емисиите на азотни оксиди и един от основните източници на замърсяване на въздуха с фини прахови частици за някои от големите български градове. Сред мерките, определени в Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух, свързани с намаляване на емисиите от транспортния сектор, е създаването на необходимите условия за подмяна на остарелия, в сравнение с развитите страни от Европейския съюз, автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили. Изграждането на зарядни станции за електромобили по протежение на републиканската пътна мрежа на територията на страната ще насърчи и подпомогне поетапното изтегляне от употреба на дизеловите автомобили. В този смисъл предприетите стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически и изграждането на зарядни станции в градовете чрез ПОС 2021-2027 и ПРР 2021-2027 ще бъдат допълнени от инвестициите по ПТС 2021-2027 за изграждането на зарядни станции по протежение на републиканската пътна мрежа. Необходимо е да се ограничи и замърсяването от корабоплаването. Предвижда се ПТС 2021-2027 да има принос и към изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата с национално значение, което също ще допринесе за намаляване на замърсяването от корабоплаването и за опазване на околната среда.

Допълняемост на инвестициите

Средствата по програма „Транспортна свързаност“ ще бъдат използвани основно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура по TEN-T мрежата, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа и в пристанищата с национално значение. Предвижда се да бъде завършена модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец, да бъде модернизирана отсечката София-Перник-Радомир, да бъде изградена жп връзка между България и Северна Македония, както и да бъдат доизградени съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се да бъдат изградени нови жп гари, да бъдат извършени необходимите подготвителни дейности за реализацията на градска железница в Пловдив, както и да бъдат изградени ж.п. връзки към летище Пловдив и летище Бургас. Със средства по програмата ще бъде осигурено развитието на ж.п. възел Горна Оряховица, ж.п. възел Русе и ж.п. възел Варна. В допълнение се предвижда, по Механизма за свързаност на Европа (MCE), да бъдат предложени за финансиране проекти за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – Медковец и жп връзката между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия. С национални средства се осигурява закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“. За развитие на пътната инфраструктура, по програмата се предвижда приключването на АМ „Струма“, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“ и на тунела под „Шипка“, изграждането и модернизацията на пътни

връзки към ТЕН-Т мрежата и основни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.). Средства от държавния бюджет са предвидени за изграждането на скоростен път Видин – Ботевград (част от пътя Видин – София по коридор Ориент-Източно Средиземноморски). С национални средства се предвижда също изграждането на автомагистрала „Черно море“ и завършването на АМ „Хемус“.

По МСЕ ще бъдат предложени и проекти за внедряване на интелигентни транспортни системи, извън обхвата на проектите по програмата, включително интелигентни транспортни системи в областта на въздушния транспорт. Със средства от МСЕ се предвижда да бъдат финансирани и проекти за подобряване на корабоплаването по река Дунав. В допълнение по програма „Транспортна свързаност“ за подобряване на корабоплаването са планирани инвестиции за развитие на информационни системи, надграждащи съществуващите системи, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт.

Предвидените инвестиции са с национално значение и следват Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната (нямат регионален или териториален характер, въпреки ползите за населените места, през които преминават отсечките, в които се инвестира). Те са дефинирани на базата на нуждите и проектната готовност за реализацията им. Инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура в по-голямата си част са концентрирани по протежение на участъка на коридор Ориент-Източно Средиземноморски, преминаващ хоризонтално през средата на страната и имат за цел завършване на направлението, в което вече е инвестирано в предходните програмни периоди, с оглед постигането на оперативна съвместимост и повишаване на ефективността на инвестициите. Планираните интервенции имат за цел да се завърши железопътният коридор от турската граница до сръбската граница и да се осигури свързването на жп мрежите на Република България и Република Северна Македония. Въпреки че са ситуирани в Юго-западния район за планиране, тези инвестиции допринасят за развитието на железопътния транспорт като цяло. Инвестиции в железопътна инфраструктура са предвидени и в северна България. По програмата такива са проектът за доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел, както и проектите за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Предвидени са и проекти за ERTMS, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура, сред които проектите за ERTMS по жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел и Русе-Каспичан. Машабен проект за развитие на железопътната инфраструктура в северна България е проектът за модернизация на жп линията Видин – Медковец по коридор Ориент-Източно Средиземноморски, предвиден за финансиране по МСЕ, който ще допринесе за подобряване на транспортните връзки с Румъния. Инвестициите за развитие на пътната инфраструктура по ТЕН-Т мрежата са концентрирани основно в северна България, където все още липсват завършени автомагистрала и регионалната пътна мрежа е допълнително натоварена, докато в южна България е само проектът за завършване на АМ Струма, лот 3.2.

Предвижда се използването на ПЧП основно за развитието на летища и пристанища, както и за изграждане на интермодални терминали.

Продължават разговорите с румънската страна за постигане на споразумение относно изграждането на нови мостови връзки на р. Дунав.

Средствата за поддържане на транспортната инфраструктура се осигуряват извън програмата, в съответствие с българското законодателство, виж Допълнение 1.2.

Други програми за периода 2021-2027 г.

В допълнение, по програмата за развитие на регионите (ППР), се предвиждат инвестиции за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност по ППР 2021-2027 г. включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози — обновяване на общински автогари и съответните предгарови пространства общинска собственост, автобусни спирки на градския транспорт, осигуряващи лесен трансфер към следващия по вид транспорт и логични връзки между елементите на инфраструктурата. Предвидено е разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, в това число закупуване на нов, екологосъобразен подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт. Предвижда се финансиране на първи, втори и трети клас пътища, извън TEN-T мрежата, пътища четвърти клас на територията на градски общини, както и мерки за пътна безопасност.

Също така, в Стратегическия план за развитие на земеделието и селските райони, са предвидени мерки за осигуряване на свързаност и работна мобилност на селските територии чрез поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура.

По програмата за развитие на регионите и по програмата за околна среда за периода 2021-2027 г. са предвидени стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически, което ще допълни инвестициите по ПТС за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа.

За подобряване на транспортната свързаност между България и Румъния се предвижда по програмата за ТГС Румъния-България 2021-2027 да бъде изпълнен стратегически проект за изготвяне на пред-инвестиционно проучване за оползотворяване на потенциала на река Дунав, чрез изграждане на нови мостови съоръжения и пристанищна инфраструктура, които да подпомогнат взаимодействието на функционалните зони по оста север – юг и развитието на териториите от двете страни на границата посредством свързаността между регионите и социалното сближаване, както и създаването на необходимите предпоставки за развитие на икономическа активност. Подобно проучване ще даде възможност да бъдат определени най-подходящите локации и да бъдат приоритизирани конкретните точки на бъдещи съоръжения.

План за възстановяване и устойчивост на РБ – предвидените мерки включват внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижния железопътен състав в движение, изграждане на соларни/фотоволтаични централи за

добив на електроенергия в района на железопътните гари и инсталиране на енергоспестяващо LED осветление, изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Карлово – Филипово. Предвижда се още изграждане на ключови гарови комплекси Мездра и Червен Бряг, както и изграждане на модерен интермодален железопътен терминал в най-големия железопътен възел в Северна България – Горна Оряховица. Предвидена е модернизация на тягови подстанции и секционни постове, както и изграждане на система, обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA. Ще бъдат закупени 20 електромоторни влака за средни и дълги разстояния. По проекта за широкомащабно разгръщане на цифрова инфраструктура е планирано основната пътна мрежа да бъде обхваната от сигурна широколентова мобилна свързаност, която да гарантира високоскоростно покритие за основните пътища, включени в мрежата TEN-T – магистрали Тракия, Хемус, Струма, както и връзката с Румъния и Турция.

Препоръки към страната

Препоръките на ЕК към страната са включени в „Доклад за България за 2019 г., включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“, раздел „Инвестиционни насоки относно финансирането по линия на политиката на сближаване за периода 2021-2027 г. за България“.

В препоръките се посочва, че понастоящем намиращият се в България коридор на трансевропейската транспортна мрежа за железопътния и автомобилния транспорт все още не е завършен, особено в Северна България. В областта на железопътния транспорт, е необходимо допълнително развитие, а пътните участъци се нуждаят от подобрения, посредством интелигентна транспортна система. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

изграждане на железопътни линии и пътища в основните и широкообхватните мрежи, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, включително на трансгранични участъци, за да се премахнат местата с недостатъчен капацитет и липсващите връзки в трансевропейската транспортна мрежа, да се направи връзка със съседните мрежи и също така националните участъци от мрежата да се приведат в съответствие със стандартите на ЕС – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа и за развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;

създаване на интелигентна система за транспорт и пътно движение, предназначена за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за внедряване на иновации в транспорта, включително модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта;

подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, въвеждане на речните информационни услуги и прилагане на мерки за защита на околната среда по протежението на коридора в сътрудничество с държавите членки от Дунавския регион – за изпълнение на препоръките ще допринесат инвестициите за внедряване на

иновации в транспорта, включително модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта.

Железопътните връзки с линии от широкообхватните мрежи и изграждането на интермодални терминали с пътни и железопътни връзки с „основната“ мрежа на Трансевропейската транспортна мрежа са от съществено значение за подобряване на безопасността на пътническия и товарния транспорт с по-малко емисии и по-малко замърсяване. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел създаване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна и интермодална национална, регионална и местна мобилност, включително по-добър достъп до трансевропейската транспортна мрежа и по-добра трансгранична мобилност, и по-специално:

развитие на мултимодалността и интермодалните терминали, подобряващи свързаността на различните устойчиви видове транспорт – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността;

намаляване на настоящите отрицателни вторични ефекти от транспорта (задръствания, емисии и т.н.) и подобряване на достъпа до мрежите от трансевропейската транспортна мрежа, когато може да бъде доказано положителното въздействие върху регионалното развитие – предвидените по програмата инвестиции имат за цел оптимизиране на движението и намаляване на отрицателните ефекти от транспорта; за подобряване на достъпа до мрежите ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността; в допълнение на инвестициите по ПТС за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата с национално значение и по основните направления на републиканската пътна мрежа, по програмата за околна среда и по регионалната програма за периода 2021-2027 г. са предвидени допълнителни стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически, което ще допълни инвестициите по ПТС.

предприемане на мерки във връзка с безопасността (по-специално необходимите актуализации и контролни мерки за намаляване на смъртните случаи в пътнотранспортни произшествия), енергийната ефективност, внедряването на чисти горива и други въпроси, свързани с околната среда, във всички видове транспорт - предвидените по програмата инвестиции имат за цел подобряване на безопасността на транспорта; за намаляване на пътнотранспортните произшествия ще допринесат инвестициите за развитие на пътната инфраструктура и внедряването на интелигентни транспортни системи, както и предвидените „меки“ мерки по техническата помощ на програмата; предвидени са инвестиции за насърчаване използването на алтернативни горива.

подобряване на трансграничната свързаност чрез осигуряване на допълнителни транспортни връзки през река Дунав чрез изграждане на нови мостове или подобряване на фериботните връзки – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестиции за подобряване на корабоплаването и за развитие на транспортните връзки към река Дунав и изградените мостове и пристанищни терминали.

В препоръките се посочва още, че необходимостта от по-устойчив градски транспорт и високата зависимост от автомобили са проблем в повечето големи градове и техните околности, което налага да бъдат изготвени планове за устойчива градска мобилност.

Поради това са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност, и по-специално:

- изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност (които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие), за да се намали зависимостта от автомобили и да се подпомогне преминаването към по-чист обществен транспорт и активни начини на мобилност – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите по ПРР 2021-2027 г. за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност по ПРР 2021-2027 г. включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализирането на интермодални превози; за изпълнение на препоръката ще допринесат и инвестициите за подобряване на интермодалността по ПТС 2021-2027 г.;
- подпомагане на устойчивия и достъпен градски и крайградски транспорт и увеличаване на дела на възобновяемите източници на енергия в транспорта – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите по ПРР 2021-2027 г. и инвестициите по ПТС 2021-2027 г. за подобряване на интермодалността.

Административен капацитет и управление

Като цяло потенциалните бенефициенти и Управляващият орган на програмата разполагат с необходимия административен капацитет за изпълнение на функциите си. Натрупан е практически и оперативен опит при изпълнението и управлението на проекти от два програмни периода. Административните структури за управление на проекти са адаптирани въз основа на натрупания управленски опит, създадени са нови отдели и звена за управление и изпълнение на проекти. Постигната е институционална устойчивост чрез осигуряване на необходимите човешки ресурси.

Изпълнени са редица проекти за повишаване на административния капацитет, финансирани по ПО „Техническа помощ“. В резултат на тях, са посетени редица семинари и обучения по теми, свързани с изпълнение и управление на програми и проекти, в специализирани обучителни институции. Провежда се обмяна на опит и добри практики в държави-членки на ЕС, посещават се специализирани конференции, организират се работни срещи и международни събития, свързани с изпълнението и управлението на проекти.

В резултат на предприетите мерки за повишаване на административния капацитет, качеството е ограничено и е насърчено професионалното представяне на служителите, ангажирани в дейностите по управление и изпълнение на проекти.

Продължава укрепването на административния капацитет на Управляващия орган и бенефициентите чрез техническа помощ и използване на консултантски услуги по инициативата JASPERS, чрез привличане на експертиза от МФИ – Световна банка, ЕБРР, ЕИБ и др. за подготовка и изпълнение на транспортни инфраструктурни проекти.

През програмен период 2021-2027 г. ще е необходимо да бъдат предприети мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и бенефициентите по

програмата, в т.ч. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Агенция „Пътна инфраструктура“.

За подобряване на управлението на транспортния сектор се предприемат мерки за преодоляване на идентифицираните проблеми. В края на 2019 г. влезе в сила новоприетият Закон за публичните предприятия, уреждащ начина за определяне и публично оповестяване на държавната политика в областта на публичните предприятия, въвеждането на стандарти за добро корпоративно управление, както и задължения за оповестяване и прозрачност на дейността и органите им за управление. В съответствие с изискванията на закона, Съветът на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД взе решение, съгласувано с Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за преобразуването на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД в еднолични акционерни дружества. През последните години двете дружества са оформили до голяма степен своя оперативен модел на работа, но за съжаление изпълнението на основните задачи не е на необходимото ниво, ключовите показатели бележат спад, като е налице силна необходимост от преразглеждане на организационните структури и основните бизнес процеси и привеждането им към модерни управленски методи, при намаляване на административно-бюрокраичната тежест и фокусиране върху основната дейност, за да могат „БДЖ - Пътнически превози“ и „БДЖ - Товарни превози“ да отговорят на своите предизвикателства в съвременните условия. Окончателното привеждане на дружествата към изискванията на Закона за публичните предприятия - до края на 2020 г.

„Научени уроци“

Въз основа на анализа на изпълнението на проектите от предходните програмни периоди са идентифицирани проблеми, свързани основно със забавянето на процедурите за възлагане на обществените поръчки и на отчуждителните процедури, които са взети предвид при подготовката на програмата.

При планирането на инвестициите е удачно критерият за „зрялост“ на проекта да бъде с по-висока тежест. Във времевите графици за реализация на проектите следва да бъдат отчетени възможните рискове, свързани със съгласувателните процедури и с процедурите за възлагане на обществените поръчки. За минимизиране на рисковете за успешното усвояване на средствата, е удачно да има по-голям брой проекти в обхвата на програмата, като бюджетите им се съобразят с размера на средствата по програмата. Необходимо е да се подготвят и алтернативни проекти, които отговарят на изискванията за финансиране от КФ и ЕФРР и допринасят за постигане на целите на националните и европейски политики в сектора. Също така е необходимо опростяване на процедурите и намаляване на административната тежест за Управляващия орган и бенефициентите, включително чрез разширяване използването на информационните системи и ограничаване на кореспонденцията „на хартия“.

Добра практика е използването на консултантска помощ от JASPERS при подготовката на формулярите за кандидатстване за инфраструктурните проекти.

Необходимо е да продължи изпълнението на проекти за укрепване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите.

Макро-регионални стратегии

Проектите, в обхвата на програмата, ще допринесат за постигане на целите на Стратегията на ЕС за Дунавския регион, а именно:

- **Приоритетна област 1А Мобилност по вътрешно-водни пътища.**

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от проектите, свързани с надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването, доставката на мултифункционални плавателни съдове, модернизацията и изграждането на пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден транспорт и др.

- **Приоритетна област 1В Железопътна-автомобилна-въздушна мобилност.**

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от планираните проекти за развитие на пътната и железопътната инфраструктура на страната. От съществено значение е изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под Шипка, както и проектите за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна.

За реализацията на Стратегията за морските басейни: Черно море ще допринесат проектите за надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването и проектите за модернизацията и изграждането на пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен морски транспорт, в обхвата на програмата. Предвижда се също така насърчаване използването на алтернативни горива в пристанищата с национално значение.

Обосновка на избраните цели на политиката, съответстващите им приоритети, специфични цели и форми на подпомагане

В съответствие с целите и приоритетите на Интегрираната транспортна стратегия на РБ, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския съвет, програмата предвижда проекти за постигането на устойчива и интелигентна мобилност, спомагайки за навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа и интегрирането на националната транспортна мрежа в мрежата на ЕС, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор.

Инвестициите по програмата следва да се концентрират основно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и за насърчаване на мултимодалния транспорт посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, както и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи и намаляване на вредните емисии. Развитието на Трансевропейската транспортна мрежа допринася за ефективната свързаност, за намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, както и за подобряване на безопасността на транспорта.

За подобряване на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и за развитие на връзките със съседните страни се предвижда завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец и модернизацията на отсечката София-Перник-Радомир, изграждането жп връзка между България и Северна Македония. С изпълнението на проектите ще се допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, преминаващ през

Република България. Проектите ще подобрят транспортната свързаност и ще осигурят оперативна съвместимост. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се и изграждането на нови жп гари. Също така ще бъдат извършени необходимите подготвителни дейности за реализацията на градска железница в Пловдив, ще бъдат изградени жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас, което ще подобри връзките между железопътния и въздушния транспорт, с оглед повишаване на ефективността им. Предвижда се да бъдат завършени съоръженията и системите по жп линия Карнобат – Синдел, с оглед осигуряване на по-голяма безопасност на превозите. Предвижда се и развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Предвидени са и проекти за внедряване на ERTMS/ ETCS, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура. Такива са предвидени за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Русе-Каспичан, Радомир-Кулата, Елин Пелин-Септември.

За развитие на пътната инфраструктура по програмата се предвижда завършването на АМ „Струма“ (по коридор Ориент-Източно Средиземноморски), което ще подобри транспортната свързаност с Гърция, изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“, която ще осигури връзка с автомагистрала „Хемус“ и „Дунав“ мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния) и на тунела под „Шипка“, който ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната. Основните транспортни направления, които ще обслужва са: Русе – Велико Търново – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа) и Оряхово – Севлиево – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа). Проектите за АМ „Русе-Велико Търново“ и тунела под Шипка ще допринесат за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг. В допълнение се предвижда изграждането и модернизацията на пътни връзки към TEN-T мрежата.

За подобряване на качеството на атмосферния въздух е необходимо да се създадат необходимите условия за подмяна на остарелия, в сравнение с развитите страни от Европейския съюз, автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили. Предвидени са инвестиции по програмата за изграждане на зарядни станции по протежение на републиканската пътна мрежа, които ще допълнят интервенциите по програмата за околна среда и регионалната програма. За опазване на околната среда и намаляване на замърсяването от корабоплаването ще допринесе предвиденото изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата с национално значение.

Внедряването и последващото развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт ще подобри безопасността и сигурността на транспортната система. За водния транспорт се предвижда доставката на мултифункционални плавателни съдове и съоръжения. Предвидени са инвестиции за развитие и разширяване на пристанища с национално значение за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт

Идентифицирани са следните цели на политиката, за реализацията на които програмата ще допринесе:

- Цел на политиката (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“.

- Цел на политиката (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ със специфична цел: „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“.

Формулираните приоритети по ЦП 3 по програмата са:

- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;

- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки;

- „Подобряване на интермодалността“

Приоритет „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ допринася за реализацията, както на ЦП 3, така и на ЦП 2.

В допълнение е предвиден приоритет „Техническа помощ“, с оглед подпомагане изпълнението на програмата, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

Предвидените инвестиции по приоритет „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура. Развитието на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за

устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие. За развитие на железопътната инфраструктура и подобряването на интермодалността се предвиждат инвестиции и по приоритет „Подобряване на интермодалността“. Проектите са за подготовка на строителството на градска железница, изграждане на железопътни връзки към летища, както и за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

За отстраняване на „тесните места“ по пътната инфраструктура са предвидени инвестиции по приоритет „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“. С подобряване на свързаността и безопасността на движението, ще се повиши ефективността на транспорта и ще се намали броя на пътните инциденти. Подобрените технически и експлоатационни параметри на пътната инфраструктура ще имат и положително въздействие върху околната среда и климата, което се изразява в намаляване на отделяните вредни емисии. С изграждането на новите участъци ще се допринесе, както за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика и за Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, така и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. Реализацията на проектите по приоритета ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Посредством приоритет „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ ще се осигури развитието на интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския семестър. С постепенното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“. Предвидени са и инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа. Интервенциите са за пътните участъци между някои от най-големите градове в страната, в които НПКАВ идентифицира транспорта като замърсител на въздуха. В допълнение ще бъде подкрепено изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива и в пристанищата с национално значение. Реализацията на

проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“ по Цел на политиката 2 – „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“. В допълнение, за постигане на целите на националната и европейска транспортна политика, ще допринесат предвидените инвестиции по програмата за околна среда и програмата за регионално развитие за периода 2021-2027 г., за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически.

Инвестициите по приоритет „Подобряване на интермодалността“, предвидени за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища с национално значение за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, строителство на железопътни връзки към летище Бургас и летище Пловдив, както и тези за развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна, ще допринесат за реализацията на Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“. С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътничкопотока и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност.

Изменението на климата би могло да има значителни икономически и социални последици и неблагоприятни въздействия, тъй като промените на водните равнища, температурите и количествата на валежите ще окажат на свой ред влияние върху различни сектори, включително транспорта. При вземането на мерки срещу изменението на климата от първостепенно значение е да се намалят емисиите на парникови газове. Подобрените технически и експлоатационни параметри на транспортната инфраструктура, както и насърчаването на употребата на екологосъобразни видове транспорт, изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива допринасят за намаляване на вредните емисии, отделяни във въздуха. С оптимизирането на трафика и намаляването на задръстванията на движението, ще се редуцират нивата на отделяните вредни емисии. Изпълнението на програмата ще има конкретен принос по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален

режим на автомобилните двигатели и създаването на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива в транспорта..

Посредством предвидените инвестиции, ще се допринесе за постигане на устойчиво развита транспортна система, ще се създадат необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и конкурентноспособността на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване и опазването на околната среда.

Средствата от ЕФРР и КФ по програмата и националното съ-финансиране, отпуснати под формата на безвъзмездна финансова помощ, ще подпомогнат действията на Съюза за постигането на цел „Инвестиции за растеж и работни места в държавите членки и в регионите“. В допълнение ще бъдат използвани възможностите за ПЧП и за финансиране със средства от Механизма за свързване на Европа. По-голямата част от средствата от фондовете на ЕС по ПТС 2021-2027 г. са разпределени по равно между приоритет 1 и приоритет 2, съответно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура на страната по Трансевропейската транспортна мрежа и пътните връзки. Средства за развитие на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността на железопътния и автомобилния транспорт, както и на водния транспорт, са предвидени по приоритет 4. В допълнение на предвидените инвестиции по приоритет 1 и приоритет 4, за развитие на железопътната инфраструктура, се предвиждат инвестиции по приоритет 3 за подготовка на изграждането на градска железница в Пловдив, строителство на железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще създадат по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт. Предвиждат се и инвестиции за развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите по приоритет 3 за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и проектите за развитие и разширение на пристанищни съоръжения за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт. За подобряване качеството на атмосферния въздух съществено ще допринесат проектите за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива по приоритет 4. По приоритет 4 са предвидени и проекти за подобряване на безопасността на транспорта.

Програмната стратегия е изготвена въз основа на резултатите от анализа на състоянието на транспортния сектор и нуждите от инвестиции и се основава на редица приложими документи, в съответствие с европейските и национални политики и стратегии.

Основните релевантни документи са:

- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност - полагат се основите за екологосъобразната и цифровата трансформация на транспортната система на ЕС и за увеличаване на нейната стабилност при бъдещи кризи.
- „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство” - включва мерки за осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността.

- „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013 - имат за цел да допринесат за устойчива мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността.
 - Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г.;
 - „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.
 - Национална програма за развитие: България 2030;
 - „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”;
 - „Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г.“ – съдържа стратегии за отделните подсистеми и обща стратегия.
 - „Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България“ и „Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“;
- Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 – 2030).

За целта, свързана с растежа и заетостта

Таблица 1		
Цел на политиката	Специфична цел или специален приоритет *	Обосновка (резюме)
(ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	[2 000 за всяка специфична цел или специален приоритет] Предвидените инвестиции са концентрирани основно върху изграждането и модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, с оглед постигане на по-добре свързана Европа и развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T. С изграждането на непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, насърчаването на интермодалността и въвеждането на интелигентни транспортни системи ще се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последици за околната среда и климата.

		<p>Връзка с основни стратегически документи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност; - „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“; - „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013); - „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”; - Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г. - „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” - Национална програма за развитие: България 2030. <p>Връзка с анализа на нуждите:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Изграждане и модернизация на участъци от приоритетни железопътни и пътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа, връзки към пристанища, летища и терминали; - Внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика, въвеждане и разгръщане на телематични приложения.
<p>(ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и</p>	<p>„Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“</p>	<p>За насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове е планирано създаването на необходимите предпоставки за използване на алтернативни горива в транспорта. Посредством предвидените инвестиции ще се допринесе за постигането на по-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска. Интервенциите по програмата ще допринесат за намаляване на емисиите на вредни вещества и подобряване на качеството на атмосферния въздух, което ще има директен принос за човешкото здраве. Предвидено е изграждането на зарядни станции за</p>

управление на риска“		<p>електромобили по протежение на републиканската пътна мрежа, които ще бъдат допълнени от предприетите стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически чрез ПОС и ПРР 2021-2027 г. Планирани са и инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата с национално значение.</p> <p>Връзка с основни стратегически документи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност; - „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013; - „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”; - Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г. - Национална програма за развитие: България 2030. - Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 – 2030). <p>Връзка с анализа на нуждите: развитие на интермодалността, повишаване на качеството на транспортните услуги, подобряване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда.</p>
----------------------	--	---

* Специални приоритети според ЕСФ + регламент

За ЕФМДР:

Таблица 1 А			
Цел на политиката	Приоритет	SWOT анализ (за всеки приоритет)	Обосновка (резюме)
НП	НП	Силни страни [10 000 за всеки приоритет]	НП [20 000 за всеки приоритет]
		Слаби страни [10 000 за всеки приоритет]	
		Възможности [10 000 за всеки приоритет]	

		Заплахи [10 000 за всеки приоритет]	
		Установяване на потребностите въз основа на SWOT анализ и при отчитане на елементите, посочени в член 6, параграф 6 от Регламента за ЕФМДР [10 000 за всеки приоритет]	

2. Приоритети, различни от техническа помощ

Позоваване: Член 17, параграф 2 и член 17, параграф 3, буква в)

Таблица 1 Т: Структура на програмата*

Идентификационен код	Наименование[300]	Техническа помощ	Основа за изчисление	Фонд	Категория на подпомагания регион	Избрана специфична цел
1	Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Не	Публични разходи	КФ	Не е приложимо	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
2	Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	Не	Публични разходи	ЕФРР	По-слабо развити региони Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
3	Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“	Не	Публични разходи	ЕФРР		

					Преход По-слабо развити региони	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
4	Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиранни системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“		Публични разходи	ЕФРР	По-слабо развити региони Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“
5	Приоритет „Техническа помощ“	Да	Публични разходи	КФ	НП	Не е приложимо

* Информацията в тази таблица ще служи като техническа основа за предварително попълване на други полета и таблици в образеца в електронен вид. Не е приложимо към ЕФМДР.

2.1 Наименование на приоритета [300] (повтаря се за всеки приоритет)

Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“

<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към съответните специфични за всяка държава препоръки
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към младежката заетост
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към иновативни дейности
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към материални лишения**

* Таблица, приложима за приоритетите на ЕСФ +.

* * Ако е маркирано, преминете към раздел 2.1.2

2.1.1. Специфична цел² („Работни места и растеж“) или пространство за подкрепа (ЕФМДР) — повтаря се за всяка избрана специфична цел или област на подпомагане за приоритетите, различни от техническа помощ

СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква з), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: 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 Трансевропейската транспортна мрежа.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

По отношение модернизацията на железопътната линия София - Пловдив, която стартира през програмен период 2007-2013 г. (с участъка Септември – Пловдив) и продължи през програмен период 2014-2020 г. с дейностите по модернизация на участъка София – Септември, е необходимо в настоящия програмен период да бъде завършен участъка Елин Пелин – Костенец (част от София - Септември). Посредством цялостната модернизация на жп линията София – Пловдив, в допълнение на модернизацията на ж.п. линията Пловдив – Бургас (извършена през предходните програмни периоди), ще се осигури скоростен маршрут, с подобрена надеждност и увеличен капацитет в участъка между столицата и Черно море. С оглед пълноценно завършване на направлението (изток-запад), е необходимо да бъдат модернизирани и жп линиите София – Перник – Радомир и Радомир – Гюешево и да бъде изградена жп връзката с Република Северна Македония, както и да бъде завършена модернизацията на жп линията София – граница с Република Сърбия.

Завършването на цялостната модернизация на ж.п. линията София - Пловдив, заедно с реконструкцията и електрификацията на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридор Ориент/Източно Средиземноморски в участъка Първомай – Свиленград и електрификацията и реконструкцията на железопътната линия Свиленград – турска граница през програмен период 2007-2013 г., ще осигури по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София – Пловдив – Истанбул.

² С изключение на специфичната цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ +.

За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на Република България и Република Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка между България и Северна Македония. Модернизацията на жп линия София – Драгоман – сръбска граница ще подобри трансграничната връзка със Сърбия.

За изпълнение на тези дейности се предвижда, в рамките на този приоритет, да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец;
- модернизация на жп отсечките София-Перник и Перник-Радомир;
- изграждане на жп връзка между България и Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии, извън горепосочените.

1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: предвижда се изпълнение (цялостно или частично) на следните дейности по обособени позиции: 1. „Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“ (горно строене; контактна мрежа; телекомуникации; съоръжения; рекултивация; тестове); 2. „Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“ (надлези; информация и публичност; околна среда; сигнализация и телекомуникации; тестове; пресичания; малки съоръжения) и 3. „Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“ (съоръжения, включително спирка, мостове, тунели; земни работи; виадукт; пресичания; горно строене; контактна мрежа; доставки; информация и публичност и околна среда; телекомуникации). Фаза 2 включва и всички съпътстващи строителството дейности – строителен надзор, авторски надзор, археологическо наблюдение по време на строителството, техническа помощ за управление на проекта.

2. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир: проектът включва дейностите по модернизацията на участъка от гара Перник-Разделителна до гара Радомир с линейна дължина 17 км. Проектът предвижда отчуждителни процедури, техническо проектиране за обхода на Батановци, работни чертежи за обхода на Батановци и за участък Перник – Радомир; земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; работи по железен път и контактна мрежа по участъка Перник-Радомир; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); модернизация и изграждане на гарови съоръжения; реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.

3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: проектът е от общ интерес, в съответствие с член 4 от Регламент 1315/2013, и включва: изграждане на железопътната инфраструктура от км 76+400 до граница с Република Северна Македония; изграждане на железопътен тунел Деве Баир на територията на Р. България; въвеждане на системата SCADA; модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите чрез внедряване на ERTMS; въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели, контролирани от Централен диспечерски пункт в София.

4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: проектът е с хоризонтален приоритет и е проект от общ интерес в съответствие с член 7 от Регламент 1315/2013. Предвидените дейности включват доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS ниво 1.

5. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник: проектът предвижда: земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.

В допълнение, по приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“, също са предвидени проекти за развитие на интелигентни транспортни системи в т.ч. внедряване на ERTMS.

За финансиране по Механизма за свързване на Европа са предвидени инвестиции за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – Медковец, както и за модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия.

Подготовката за извършване на строителните дейности за участъците София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония, София – граница с Република Сърбия е финансирана по ОПТТИ 2014-2020 г.

За всеки проект, предвиден за финансиране по приоритета, етапът на подготовка до достигане на степен „зрял“ проект е на следната фаза:

Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: подготвена проектна и тръжна документация; подготвени отчуждителни процедури; част от отчуждителните процедури са проведени; основните тръжни процедури са проведени.

Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник-Радомир: подготвена проектна и тръжна документация; подготвени отчуждителни процедури; предстоящи отчуждителни и тръжни процедури.

Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: налични предпроектни проучвания /ИСПА/, актуализиран идеен проект през 2019 г., предстои изготвяне на технически проект през 2020/2021 г.; ТП за тунела, от страна на Р. Северна Македония, е изготвен през 2010 г.; очаква се провеждане на процедура за ОВОС през 2020/2021 г.; разработен АРП за цялата линия, предстои изготвяне на ФА за участъка.

Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: налични предпроектни проучвания, технически проект от 2007-2008 г., наличен ОВОС; разработен АРП, който ще се актуализира.

Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък София-Перник: налични предпроектни проучвания, идеен проект и технически

проект; разработен АРП и ОВОС; необходимо е препроектиране и актуализация на проектната документация, поради удвояване на жп линията.

Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [2 000]

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на железопътната инфраструктура, увеличаването на капацитета ѝ, подобряването на безопасността, сигурността, качеството на услугите и осигуряването на непрекъснатост на железопътния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за оперативната съвместимост на Трансевропейската транспортна мрежа и ще се създадат по-добри условия за операторите и за пренасочване на товарните и пътническите превози от автомобилния към железопътния транспорт, което ще спомогне за намаляване на емисиите на парникови газове, отделяни от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

За подбора на операциите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):

Текстово поле [1 000]

Потенциален бенефициент по Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ е ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели³

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), ii)

Приоритет	Специфична цел (застост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
1	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП		RCO 49 — Дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)	км	0,00	83,25
1	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП		RCO 47 – Дължина на новите жп линии -TEN-T	км	0,00	2,80

Приоритет	Специфична цел (застост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базова сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
-----------	---	------	-------------------	--------	-----------------	---------------	---	-------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------

³ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR – 57 а – Степен на завършеност на TEN-T коридора на територията на страната	%	19.78	2020	60.83	НКЖИ	-
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизираните железопътни линии	Брой	0	2020			
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт		0	2020			

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията⁴ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), vii)

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна,	067 Реконструирани или модернизираните железопътни линии на TEN-T	521 530 000,00

⁴ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Трансевропейска транспортна мрежа“			сигурна и интермодална TEN-T“	— основна мрежа	
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	068 Реконструирани или модернизиранни железопътни линии на TEN-T — широкообхватна мрежа	75 000 000,00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	596 530 000,00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на	09	Не е приложимо

„основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“			изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	Не е приложимо	
---	--	--	---	----------------	--

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите⁵

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо.

Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“

СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни

⁵ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. От първостепенно значение е завършването на автомагистрала „Струма“ през Кресненското дефиле.

За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под Шипка.

Посредством автомагистрала Русе-Велико Търново ще се осигури връзка с автомагистрала Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния).

Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“.

Посредством строителството, реконструкцията и рехабилитацията на пътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа и важните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), ще се повиши ефективността на инвестициите и ще се осигури последователност и непрекъснатост на транспортните потоци.

В допълнение на инвестициите по програмата, са предвидени средства от държавния бюджет за изграждането на отсечки по скоростен път Видин – София и за завършване на АМ Хемус.

1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2

Реализацията на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 е разделен на 2 етапа. Първият етап (подготвителни дейности) се предвижда да бъде изпълнена в програмен период 2014-2020 г. Вторият етап обхваща новото строителство и рехабилитация на съществуващия път I-1 Е-79). **Проектът включва** и изграждане на обходен път на гр. Кресна. В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор..

2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изграден пътен участък с приблизителна дължина 10,5 км и габарит Г10,50. В рамките на проекта се предвижда и изграждането на тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км., който ще допринесе за ефективната експлоатация на обхода на гр. Габрово, като с това ще се улесни връзката на индустриалните зони на градовете Велико Търново, Пловдив, Стара Загора, Димитровград и др.

3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изградена автомагистрала с приблизителна дължина 133 км и габарит А27. Трасето е разделено на 3 участъка: Русе-Бяла; обход на Бяла; Бяла – Велико Търново. С изпълнението на проекта ще се осигури връзка на индустриалните зони на градовете Русе и Велико Търново.

4. Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към ТЕН-Т мрежата

В рамките на проекта се предвижда осъществяване на дейности по изграждане и модернизация на пътни отсечки, допринасящи за свързването на ТЕН-Т мрежата с важни икономически центрове (земеделски райони, индустриални зони и др.), пристанища, летища, жп гари.

Подготовката за извършване на строителните дейности за проекта за изграждане на АМ Русе - Велико Търново е финансирана по ОПТТИ 2014-2020.

За всеки проект, предвиден за финансиране по програмата, етапа на подготовка до достигане на степен „зрял“ проект е на следната фаза:

АМ „Струма“ Лот 3.2: налични предпроектни проучвания, идеен проект, ОВОС и АРП (ще бъдат извършени необходимите актуализации); предстоящи отчуждителни и тържни процедури.

Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка: подготвена проектна документация (ще бъдат извършени необходимите актуализации); проведени отчуждителни процедури; стартирали и предстоящи тържни процедури.

АМ Русе-Велико Търново: подготвена проектна документация; частично подготвени отчуждителни процедури; предстоящи отчуждителни и тържни процедури.

Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към ТЕН-Т мрежата: подготвени проектни документи и процедури.

В допълнение има налични инвестиционни проекти за модернизация на пътната инфраструктура по други важни направления, за които ще се търсят алтернативни източници за финансиране на строителните дейности.

Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка и):

Текстово поле [2 000]

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на пътната инфраструктура, увеличаването на капацитета ѝ, подобряването на безопасността и сигурността на автомобилния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за подобряване на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. С извеждането на трафика от населените места и с подобрените експлоатационни характеристики на пътната мрежа, ще се избегнат задръстванията и ще се намалят шума и отделяните вредни емисии от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2

Трасето на АМ „Струма“ е част от коридор Ориент/Източно-средиземноморски. Автомагистралата осигурява пряк маршрут през България към Егейско море.

2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка

Проектът е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализацията му ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“

Трасето на проекта за изграждане на АМ „Русе-Велико Търново“ е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализирането на проекта ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско – Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

За подбора на операциите е извършен мултикриериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):

Текстово поле [1 000]

Потенциален бенефициент по Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ е Агенция „Пътна инфраструктура“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква з), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква з), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели⁶

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти								
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCO 43 - Дължина на новите пътища, получили подкрепа - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)	км	0	23.6
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 43 - Дължина на новите пътища, получили подкрепа - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)	км	0	143.5
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и	ЕФРР	Слабо развити		RCO 44 - Дължина на новите или модернизираните пътища (извън TEN-T)	км	0	100,0

⁶ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

	интермодална TEN-T“									
--	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория регион и	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментар [200]
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища	Брой	0	2020	238 743 071	АПИ	
					RCR 55 а — Степена завършеност на TEN-T коридора на територията на страната	%	0	2020	100	АПИ	
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища	Брой	0	2020	6 250 000 000	АПИ	

2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрена пътна инфраструктура	Брой часове	0	2020	1 016 245	АПИ	
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрена пътна инфраструктура	Брой часове	0	2020	19 329 000	АПИ	

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията⁷ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Преход	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	056 Новопостроени или обновени автомагистрала и пътища на TEN-T — основна мрежа	150 000 000,00
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата,	056 Новопостроени или обновени автомагистрала	340 190 000,00

⁷ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

транспортна мрежа и пътни връзки“			интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	и пътища на TEN-T — основна мрежа	
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	062 Други реконструирани или подобрени пътища	100 000 000,00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Преход	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	150 000 000,00
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	340 190 000,00
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	100 000 000,00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Преход Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“	ЕФРР	Преход Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Не е приложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите⁸

Текстово поле [4 000 знака]

⁸ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Неприложимо.

Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“

ЦЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища с национално значение, изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, изграждане и модернизация на железопътни връзки с летища, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на гарови комплекси, жп възли и мултимодални връзки, включително за подготовката на проект за изграждане на градска железница в Пловдив.

За осигуряване на ефективен и сигурен мултимодален транспорт се предвижда модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване в българските пристанища с национално значение /вътрешно-водни и морски/. Планирани са инвестиции за развитие и разширение на пристанище Лом за създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал, както и развитие и разширение на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции. Предвижда се изграждането на пристанищни съоръжения (кейови стени, кейови съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, специализирани кейови места за аварийно-спасителна и патрулна дейност) за ефективен и сигурен вътрешно-воден, морски и интермодален транспорт. Планирано е изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе-запад, реконструкция на терминал Лом, реконструкция на пристанищни съоръжения за баластни операции.

В допълнение на предвидените инвестиции по приоритет 1, за развитие на железопътната инфраструктура, се предвиждат инвестиции за изграждане на железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще подобрят интермодалността и ще създадат по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт. Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарните превози, осъществявайки връзка между железопътната инфраструктура и летищата в Пловдив и Бургас. Изграждането на железопътните връзки ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящо на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро-превозните услуги. За по-добрата свързаност ще допринесе и проекта за изграждане на градска железница в Пловдив, който ще бъде подготвен по програмата.

За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси.

Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите 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. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и 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.

Предвижда се развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Дейностите включват модернизация на железен път, КМ, МКЦ и др.

За изпълнение на тези дейности се предвижда в рамките на този приоритет да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- развитие и разширение на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал;
- развитие и разширение на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции;
- развитие на интермодални терминали – схема за подпомагане на интермодални оператори;
- реконструкция на пристанища с национално значение – изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе-запад, реконструкция на терминал Лом, реконструкция на пристанищни съоръжения за баластни операции.
- изграждане на железопътна връзка към летище Бургас;
- изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив;
- модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир;
- модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница;
- развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна.

Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо

Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):

Текстово поле [1 000]

Потенциални бенефициенти по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“, СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ са:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- Интермодални оператори/оператори в пристанищата с национално значение.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Планира се използване на финансови инструменти за развитие на интермодални терминали по схема за подпомагане на интермодални оператори с БФП.

2.1.1.2 Показатели⁹

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти

⁹ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCO 53 — Нови или модернизирани железопътни гари и спирки	Брой	0	11
3 „Подобряване на интермодалността“ мобилност“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 53 — Нови или модернизирани железопътни гари и спирки	Брой	0	3
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 54 — Интермодални връзки — нови или модернизирани	Брой	0	2
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 100 — Брой пристанища, получили подкрепа	Брой	0	3

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпома	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
-----------	---	------	-------------------	--------	-----------------	---------------	--	-------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------

	ганс (ЕФМДР)									
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФР Р	Преход		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизирани железопътни линии	Брой	0	2020		
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФР Р	Слабо развити		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизирани железопътни линии	Брой	0	2020		
3 „Подобряване на интермодалността“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФР Р	Слабо развити							

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹⁰ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

¹⁰ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	078 Мултимодален транспорт (TEN-T)	17 000 000.00
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	078 Мултимодален транспорт (TEN-T)	258 000 000,00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	17 000 000.00
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	258 000 000,00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост
--

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Преход Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	42 Градове и предградия	Неприложимо.

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността“	ЕФРР	Преход Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Неприложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите¹¹

Текстово поле [4 000 знака]

¹¹ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Неприложимо.

Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиранни системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), и) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка и):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

С последващото развитие на информационните системи в транспорта ще се повиши сигурността и безопасността на движението.

Изграждането на съвременни системи за управление на железопътното движение 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 и др. Необходимо е да се осигури оборудването със съвременни осигурителни системи.

Предвижда се изграждането на ERTMS и ETCS (първо ниво), извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността. Планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS (първо ниво) са извън обхвата на предвидените проекти за жп инфраструктура по приоритет 1. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Русе-Каспичан, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.

Планирани са мерки за пътна безопасност по TEN-T мрежата. За безопасността на автомобилното движение е необходимо да се предприемат 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, реконструкция и подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.

Предвижда се доставка на допълнителни мултифункционални плавателни съдове и съоръжения, чрез които ще се допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунава и ще се предоставят необходимите данни и информация 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. Предвижда се доставка на оборудване и надграждане на системи, чрез което ще се повиши качеството на предоставяната на потребителите информация.

Предвижда се доставка на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване, чрез които да се осъществяват функциите, свързани с осигуряването на безопасността и сигурността в морските пространства на България, както и реакцията при комбинирани инциденти /търсене и спасяване, пожари, замърсявания на морските пространства/. Предвижда се и изграждането на брегови център, който да упражнява общ контрол над корабоплаването в морските пространства на България, по отношение на спазването на международните правила за предпазване от сблъскване на море /COLREG/, изпълнението на изискванията към корабите по отношение на задължителните докладвания, както и цялостен контрол за предотвратяване на незаконното замърсяване от корабоплаването.

Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):

Текстово поле [1 000]

Потенциални бенефициенти по Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ са:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка в):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели¹²

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти								
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение	Км	0	166
					RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение	Км	0	51
4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика,	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна,	ЕФРР	Слабо развити		RCO 51 — Дължина на новите, обновени или модернизираните вътрешни водни пътища — TEN-T	км	0	49

¹² Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	сигурна и интермодална TEN-T“							
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 43 — Дължина на новите пътища, получили подкрепа — TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)	км	0	143,5

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (застот и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория регион	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментар [200]
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 58 — Годишен брой пътници по подпомаганите железопътни линии	Брой	0	2020			
			Преход				0	2020			
			Слабо развити		RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт		0	2020			
			Преход			0	2020				
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 55 — Ползватели на новозградени, реконструирани или модернизирани пътища	Брой	0	2020	1,474 млрд.	АПИ	
					RCR 60 — Товарни превози по вътрешни водни пътища						

транспорта “											
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹³ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	060 реконструирани или подобрени пътища и автомагистрали – основна TEN-T мрежа/061 разширена TEN-T мрежа	15 000 000.00
				070 Цифровизация на транспорта железници	8 410 000.00
				071 Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)	
				084 Цифровизация на транспорта: други видове транспорт	15 000 000.00
				082 Вътрешни водни пътища и пристанища (TEN-T)	15 000 000.00
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика,“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменение на климата, интелигентна,	070 Цифровизация на транспорта железници 071 Европейска система за	15 910 000.00

¹³ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“			сигурна и интермодална TEN-T“	управление на железопътното движение (ERTMS) 063Цифровизация на транспорта път	7 500 000.00
---	--	--	-------------------------------	---	---------------------

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	53 410 000.00
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	23 410 000.00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Не е приложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите¹⁴

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо.

СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

¹⁴ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата с национално значение, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

Предвидени са инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа. Посредством планираните инвестиции ще се насърчи подмяната на високоемисионните автомобили с електрически.

Инфраструктура за алтернативни горива ще бъде изградена и в пристанищата с национално значение, с което ще се допринесе за ограничаване на замърсяването от корабоплаването.

Реализацията на проектите ще допринесе за насърчаване на енергийната ефективност посредством използването на алтернативни горива, за намаляване на емисиите на парникови газове и опазването на околната среда и климата.

Предвидени са проекти за:

- изграждане на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа;
- изграждане на зарядна инфраструктура по българските пристанища с национално значение /морски и вътрешно-водни/.

Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):

Текстово поле [1 000]

Потенциални бенефициенти по Приоритет „4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“, СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“ са:

- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели¹⁵

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти								
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
4	„Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 59 Инфраструктура за алтернативни горива /пунктове за зареждане/	Брой	0	40

Таблица 3: Показатели за резултатите											
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория регион	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базова сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментар [200]
4	„Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление	ЕФРР	Слабо развити			Брой	0	2020			

¹⁵ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	на емисиите на парникови газове“									
---	----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹⁶ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“	077 Инфраструктура за алтернативни горива	40 000 000,00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“	01 Безвъзмездни средства	40 000 000,00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост					
---	--	--	--	--	--

¹⁶ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиран системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизиран системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“	09 Не е приложимо	Не е приложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите¹⁷

¹⁷ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо

2.Т. Приоритет за техническа помощ

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква д); Член 29, член 30, член 31, член 89, POP

Описание на техническата помощ по фиксирани плащания — член 30

Текстово поле [5 000]

Дейност 1 Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.) и подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.:

- подготовка на проучвания, анализи и оценки във връзка с изпълнението и приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- извършване на специализирани дейности по верификация, контрол и одит във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- подготовка на необходими документи във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г., включително провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на програмата;
- подпомагане на подготовката на програмата за периода 2028-2034 г.

Дейност 2 Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата:

- 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 инвестиционни фондове;
- обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите – в съответствие с разработените национални правила;
- разработване и прилагане 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 дейностите по програмата;

- подготовка, организиране и провеждане на специализирани 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, в случай че 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 по програмата;
 - организация на дейността на Комитета за наблюдение на програмата, 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 и конференции, 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 и 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;
 - разработване на методика за управление на дейностите по републиканските пътища (обследване, анализ, планиране);
 - „Укрепване на капацитета за предотвратяване, на откриване, докладване и проследяване на нередности и измами, засягащи фондовете, включително чрез:
 - докладване в IMS за всяка открита нередност или измама, когато това се дължи съгласно приложимите изисквания за докладване, включително тези, произтичащи от случаи / препоръки на OLAF, и редовно актуализиране на всички IMS уведомления;
 - разработване на политика или изявление за борба с измамите и годишни планове на програмно ниво, в съответствие с Националната стратегия за борба с измамите (NAFS), т.е. Националната стратегия за предотвратяване и борба с нередностите и измамите, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз
 - за периода 2021 - 2027 г. (NAFS,), приет с Решение 833 от 12 ноември 2020 г. на Министерския съвет, и годишните планове за неговото изпълнение;
- пълноценно използване на наличните инструменти за извличане на данни, като Aragone. "

Дейност 3 Ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта:

- подготовка и актуализация на стратегически и програмни документи в областта на транспорта, средносрочен преглед и актуализация на Интегрираната

транспортна стратегия на Република България, актуализация на транспортния модел 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 програмата;
- 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 инвестиционни фондове, в това число и изготвяне на тръжни спецификации;
- специализирана външна експертиза при изпълнението на дейности по мониторинг, управлението и финансов контрол на програмата;
- подготовка на проучване за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в Република България, включително подготовка на схема за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в Република България;
- осигуряване на подкрепа за подготовката на проекти в транспортния сектор;
- провеждане на информационни кампании за популяризиране на инвестициите в транспорта и за повишаване на информираността за рисковите фактори, свързани с безопасността на движението по пътищата;
- 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), включително и целевите инициативи за укрепване на 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.
- разработване на документи и мерки за подобряване на реда, изискванията, организацията, условията и начина на провеждане на обучението за

придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на изпитите на кандидатите.

Потенциални бенефициенти по приоритета са:

- Управляващ орган на ПТС 2021-2027 г.
- Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Описание на техническата помощ по плащанията, които не са свързани с разходи — член 31

Текстово поле [3 000]

Неприложимо.

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Код	Сума (EUR)
5 „Техническа помощ“	КФ	НП	140 Информация и комуникация	1 609 670,00
			141 Подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол	4 740 000,00
			142 Оценка и проучвания, събиране на данни	6 000 000,00
			143 Укрепване на капацитета на органите на държавите членки, бенефициерите и съответните партньори	19 300 330,00

--	--	--	--	--

Таблица 9: Измерение 5 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+				
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Код	Сума (EUR)
5 „Техническа помощ“	КФ	НП	09 Не е приложимо	Не е приложимо

3. Финансов план

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква е), i)- iii); Член 106, параграфи 1—3, член 10; Член 21; POP

3.А Прехвърляния и принос¹⁸

Позоваване: Член 10; Член 21; POP

<input type="checkbox"/> Изменение на програмата, свързано с член 10, POP (принос към Invest EU)
<input type="checkbox"/> Изменение на програмата, свързано с член 21, POP (прехвърляния към инструменти при пряко или непряко управление между фондовете със споделено управление)

Таблица 15: Принос към InvestEU *

	Категория региони	Компонент 1 (a)	Компонент 2 (b)	Компонент 3 (c)	Компонент 4 (d)	Компонент 5 (e)	сума (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e))
ЕФРР	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЕСФ+	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
КФ	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЕФМДР	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП

* Кумулативни суми на целия принос по време на програмния период.

¹⁸ Приложимо само за внасяне на изменения в програмите, в съответствие с член 10 и член 21, POP.

Таблица 16: Прехвърляния към инструменти при пряко или косвено управление*

Фонд	Категория региони	Инструмент 1 (a)	Инструмент 2 (b)	Инструмент 3 (c)	Инструмент 4 (d)	Инструмент 5 (e)	Сума за прехвърляне (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)
ЕФРР	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЕСФ+	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
КФ	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЕФМД Р	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП

* Кумулативни суми на всички прехвърляния през програмния период.

Таблица 17: Прехвърляния между фондове със съвместно управление *

		ЕФРР				ЕСФ+				КФ	ЕФМДР	Фонд „Убежище и миграция“	ФВС	ИУГВ	Общо
		По-силно развити региони	Преход	По-слабо развити региони	Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони	По-силно развити региони	Преход	По-слабо развити региони	Най-отдалечени региони						
ЕФРР	По-силно развити региони					НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход					НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони					НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони					НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЕСФ+	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП					НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП					НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП					НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП					НП	НП	НП	НП	НП	НП
КФ	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП		НП	НП	НП	НП	НП	
ЕФМДР	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП		НП	НП	НП	НП	

Общо	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
-------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

* Кумулативни суми на всички прехвърляния през програмния период.

3.1 Финансови бюджетни кредити по година

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква е), и)

Таблица 10: Финансови бюджетни кредити по година									
Фонд	Категория региони	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Общо
ЕФРР	По-слабо развити региони	28 520 476,00	28 523 476,00	28 527 476,00	96 811 429,00	163 119 047,00	188 119 048,00	257 979 048,00	791 600 000,00
	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	10 071 428,00	10 071 429,00	14 071 429,00	32 100 357,00	32 100 357,00	49 207 500,00	49 207 500,00	196 830 000,00
	Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП

Общо		38 591 904,00	38 594 905,00	42 598 905,00	128 911 786,00	195 219 404,00	237 326 548,00	307 186 548,00	988 430 000,00
ЕСФ+	По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	
Кохезионен фонд	Не е приложимо	18 853 809,00	18 853 809,00	38 853 809,00	44 269 048,00	46 561 429,00	201 519 047,00	259 269 049,00	628 180 000,00
ЕФМДР	Не е приложимо	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо		57 445 713,00	57 448 714,00	81 452 714,00	173 180 834,00	241 780 833,00	438 845 595,00	566 455 597,00	1 616 610 000,00

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2 Общо финансови бюджетни кредити по фонд и национално съфинансиране¹

Позоваване: Член 17 параграф 3, буква е), точка ii), член 17, параграф 6

За целта, свързана с растежа и заетостта

Таблица 11: Общо финансови бюджетни кредити по фондове и национално съфинансиране										
Цели на политиката Не или ТП	Приоритет	Основа за изчисляване на подпомагането от ЕС (общо или публично)	Фонд	Категория региони*	Принос на ЕС (a)	Национален принос (b)=(c)+(d)	Ориентировъчно разпределение на националното участие		Общо (e)=(a)+(b)**	Процент на съфинансиране (f)=(a)/(e)**
							публично (c)	частно (d)		
ЦП 3	Приоритет 1	публично	КФ	Не е приложимо	596 530 000,00	105 270 000,00	105 270 000,00	НП	701 800 000,00	85 %
ЦП 3	Приоритет 2	публично	ЕФРР	По-слабо развити региони	440 190 000,00	77 680 588,24	77 680 588,24	НП	517 870 588,24	85 %
				По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Преход	150 000 000,00	64 285 714,29	64 285 714,29	НП	214 285 714,29	70 %

¹ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ, финансовите бюджетни кредити само за периода 2021—2025 г.

				Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЦП 3	Приоритет 3	публично	ЕФРР	По-слабо развити региони	258 000 000,00	45 529 411,76	45 529 411,76		303 529 411,76	85 %
				По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Преход	17 000 000,00	7 285 714,29	7 285 714,29		24 285 714,29	70 %
				Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЦП 2	Приоритет 4	публично	ЕФРР	По-слабо развити региони	40 000 000,00	7 058 823,53	7 058 823,53		47 058 823,53	85 %
				По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
ЦП 3	Приоритет 4	публично	ЕФРР	По-слабо развити региони	53 410 000,00	9 425 294,12	9 425 294,12	НП	62 835 294,12	85 %

				По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Преход	23 410 000,00	10 032 857,14	10 032 857,14		33 442 857,14	70%
				Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Техническа помощ	ТП член 29, РОР		ЕФРР или ЕСФ+ или КФ							
Техническа помощ	Приоритет 5	публично	КФ	НП	31 650 000,00	5 585 294,12	5 585 294,12	НП	37 235 294,12	85 %
Техническа помощ	ТП член 30, РОР	публично	ЕФРР или ЕСФ+ или КФ	Преход По-слабо развити региони	6 420 000,00	2 751 428,57	2 751 428,57		9 171 428,57	70 %
Общо ЕФРР				По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
				Преход	196 830 000,00	84 355 714,29	84 355 714,29	НП	281 185 714,29	70 %
				По-слабо развити региони	791 600 000,00	139 694 117,65	139 694 117,65	НП	931 294 117,65	85 %

			Специално разпределени средства за най-отдалечените региони или северните слабо населени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо ЕСФ+			По-силно развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
			Преход	НП	НП	НП	НП	НП	НП
			По-слабо развити региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
			Най-отдалечени региони	НП	НП	НП	НП	НП	НП
Общо КФ		Не е приложимо	Не е приложимо	628 180 000,00	110 855 294,12	110 855 294,12	НП	739 035 294,12	85 %
Всичко		Не е приложимо	Не е приложимо	1 616 610 000,00	334 905 126,06	334 905 126,06	НП	1 951 515 126,06	82,84 %

* За ЕФРР: по-слабо развитите региони, регионите в преход, по-силно развитите региони и, когато е приложимо, специални разпределени средства за най-отдалечените и северните слабо населени региони. За ЕСФ+: по-слабо развитите региони, регионите в преход, по-силно развитите региони и, когато е приложимо, допълнителни разпределени средства за най-отдалечените и северните слабо населени региони. За КФ — не е приложимо Що се отнася до техническата помощ, прилагането на категориите региони зависи от избора на фонд.

** Където е приложимо за всички категории региони.

За ЕФМДР:

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква е), iii)

Таблица 11 А						
Приоритет	Вид на областта на подпомагане (номенклатура, посочена в Регламента за ЕФМДР)	Основа за изчисление на подпомагането от ЕС	Принос на ЕС	Национален публичен принос	Общо	Процент на съфинансиране
Приоритет 1	1.1	Публично	НП	НП	НП	НП
	1.2	Публично	НП	НП	НП	НП
	1.3	Публично	НП	НП	НП	НП
	1.4	Публично	НП	НП	НП	НП
	1.5	Публично	НП	НП	НП	НП
Приоритет 2	2.1	Публично	НП	НП	НП	НП
Приоритет 3	3.1	Публично	НП	НП	НП	НП
Приоритет 4	4.1	Публично	НП	НП	НП	НП
Техническа помощ	5.1	Публично	НП	НП	НП	НП

4. Отключващи условия

Позоваване: Член 19, параграф 3, буква з)

Таблица 12: Отключващи условия							
Отключващи условия	Фонд	Специфична цел (не е приложимо за ЕФМДР)	Изпълнение на Отключващите условия	Критерии	Изпълнение на критериите	Позоваване на съответната документация	Обосновка
Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище	КФ ЕФР Р	Разработване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и	Частично изпълнение	Мултимодално картографиране на съществуващи и планирани		[500] Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и	[1 000] В интегрираната транспортна стратегия: - е създадена база данни,

		интермодална TEN-T	<p>инфраструктура до 2030 г., което:</p> <p>- Критерий 1: Включва икономическа обосновка на планираните инвестиции, подкрепени от солиден анализ на търсенето и моделиране на движението, и която следва да отчита очакваното въздействие на либерализирането на железопътния транспорт</p> <p>- Критерий 2: съвместимо с националните енергийни и климатични планове</p> <p>- Критерий 3: Включва инвестиции в коридорите на основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както са определени в [Предложение за Регламент установяващ Механизма за свързаност на Европа и отменящ Регламент (ЕС) № 1316/2013], в съответствие със съответните работни планове на TEN-T</p> <p>- Критерий 4: За инвестиции извън основната мрежа на TEN-T, осигурява допълване чрез</p>	<p>Частично изпълнено</p> <p>Изпълнено</p> <p>Изпълнено</p>	<p>транспортен модел</p> <p>Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и транспортен модел. Подготвена е Инвестиционна програма към Интегрираната транспортна стратегия, в която е включена подробна информация за изпълнението на всеки един от критериите. Програмата е изпратена за преглед от ЕК.</p> <p>Интегрираният план в областта на енергетиката и климата на РБ 2021 – 2030 г. е приет с Протокол № 8 от заседание на МС, от 27.02.2020 г. Той е в съответствие с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.</p> <p>Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и транспортен модел. Подготвена е Инвестиционна програма към Интегрираната транспортна стратегия, в която е включена подробна информация за изпълнението на всеки един от критериите. Програмата е изпратена за преглед от ЕК.</p>	<p>необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел;</p> <p>- е извършен детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален транспорт;</p> <p>- е разработен Национален мултимодален транспортен модел;</p> <p>- са дефинирани национални стратегически цели и стратегически приоритети;</p> <p>- формулирани са подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;</p> <p>-предложен е списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график, бюджет и източници на финансиране);</p> <p>-на база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния</p>
--	--	--------------------	---	---	--	---

				<p>предоставяне на достатъчно свързаност на регионите и местните общности с основната мрежа на TEN-T и нейните транспортни възли</p> <p>- Критерий 5: Където е приложимо, докладва за внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 година за европейски план за внедряване на европейската система за управление на</p>	<p>Изпълнено</p>	<p>Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и транспортен модел</p> <p>Подготвена е Инвестиционна програма към Интегрираната транспортна стратегия, в която е включена подробна информация за изпълнението на всеки един от критериите. Програмата е изпратена за преглед от ЕК. Разработена е „Методика за приоритизация на пътни отсечки“, която се състои от 14 критерия. След направена оценка и класиране на постъпилите предложения съгласно методиката, е изготвен списък с 64 класирани пътни отсечки. Те са извън основната TEN-T мрежа и осигуряват свързаност на регионите към основната TEN-T мрежа и към нейните възли.</p> <p>Одобрен Национален план за изпълнение на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ Националният план ще бъде</p>	<p>капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти;</p> <p>- изготвена е Стратегическа екологична оценка (СЕО)</p>
--	--	--	--	---	------------------	---	---

				<p>железопътното движение</p> <p>- Критерий 6: Насърчава мултиmodalно ста, като набелязва нужди от трансбордиране или мултиmodalен товарен превоз и пътнически терминали</p>		<p>актуализиран до м. март 2021 г. Подготвена е Инвестиционна програма към Интегрираната транспортна стратегия, в която е включена подробна информация за изпълнението на всеки един от критериите. Програмата е изпратена за преглед от ЕК.</p>
				<p>- Критерий 7: Включва мерки, приложими за инфраструктурно планиране, насочени към насърчаване на използването на алтернативни горива, в съответствие със съответните национални рамки за политиката</p>	Частично изпълнено	<p>Разработен е проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. В него са определени редица мерки (организационни, експлоатационни, финансови и технически), които са включени в Инвестиционната програма към Интегрираната транспортна стратегия, която е изпратена за преглед в ЕК.</p> <p>В Инвестиционната програма към Интегрираната транспортна стратегия, която е изпратена за преглед в ЕК, е включена подробна информация за стратегическия а рамка в областта на алтернативните горива в транспорта, която обхваща:</p>
					Изпълнено	

				<p>- Критерий 8: Включва резюме на оценката на рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите национални стратегии за пътна безопасност, заедно с картографиране на засегнатите пътища и секции и посочване на приоритета на съответните инвестиции</p>	<p>Изпълнено</p>	<p>Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура и Националният доклад в изпълнение на разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС. Представени са препоръчителни мерки за инфраструктурно планиране, касаещи автомобилния и водния транспорт. Разгледани са мерки и препоръки за изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства. Дадени са примерни разчети за изграждането на зарядна инфраструктура за компресиран природен газ. Предложени са регулаторни мерки. Представени са планирани средства за изграждането на водородни зарядни станции.</p> <p>Извършен е преглед на основните политики и стратегическата рамка в областта на безопасността на движението по пътищата. Включена е информация за стратегическият документ, вкл.</p>
--	--	--	--	---	------------------	--

						<p>Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и Плана за действие 2021 – 2023 г. Направен е обзор на състоянието на пътната инфраструктура по отношение на пътната безопасност. Представени са изводи, свързани с рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите национални стратегически и други документи за пътна безопасност. Изготвена е карта на установените за 2019 г. участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия. Подробна информация по изпълнението на този критерий е включена в Инвестиционната програма към Интегрираната транспортна стратегия.</p> <p>Инфраструктурните управители (НКЖИ, АПИ, ДППИ, ИАПЦД) разработиха индикативни финансови планове, които идентифицират финансовите нужди,</p>
				- Критерий 9: Предоставя информация относно финансовите ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани		

				инфраструктури	Изпълнено	потенциалните финансови източници и годишното разпределение на финансирането . Подробна информация за този критерий е включена в Инвестиционната програма към Интегрираната транспортна стратегия и в приложение 1 към нея.	
--	--	--	--	----------------	-----------	---	--

5. Органи, които отговарят за програмата

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква й) Член 65, член 78, POP

Таблица 13: Органи, които отговарят за програмата			
Органи, които отговарят за програмата	Наименование на институцията [500]	Име на лицето за контакт [200]	Електронна поща [200]
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	gvassileva@mtitc.government.bg
Одитен орган	ИА „Одит на средствата от ЕС”	Людмила Рангелова – изпълнителен директор	aeuf@minfin.bg

Орган, който получава плащания от Комисията	Дирекция „Национален фонд“, Министерство на финансите	Мануела Милошева – директор на дирекция „Национален фонд“	natfund@minfin.bg
Счетоводен орган	Дирекция "Национален фонд", Министерство на финансите	Мануела Милошева – директор на Дирекция "Национален фонд"	natfund@minfin.bg

6. Партньорство

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква ж)

Текстово поле [10 000]

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (дирекция „Координация на програми и проекти“) е водещо ведомство за разработване на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. При разработването на програмата се използва опитът на Управляващия орган в подготовката, управлението и изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

Със Заповед № РД-08-572/28.11.2019 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е сформирана Работна група за подготовката на програмата. Съставът на Работната група е в съответствие с ПМС № 142/2019. 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, Националния 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 142/2019, така и във Вътрешните правила за организацията и дейността на работната група (РГ) за подготовка на програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 г.

Изборът на представители на неправителствените организации е извършен съгласно утвърден механизъм за избор на неправителствени организации. 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 програмата, 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 заседания на РГ, като отделните компоненти на програмата и подготвените цялостни текстове са изпращани на членовете на РГ за коментари и становища.

Непрекъснатата координация се осъществява с Централното координационно звено в Министерски съвет. Координация в процеса на разработване на програмите за програмен период 2021-2027 г., в т.ч. програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 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 програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 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 програмата. 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 съответните приоритетни оси на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 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 2021-2027 г. и по изграждане на необходимия административен капацитет за усвояването на средствата.

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

7. Комуникация и прозрачност

Позоваване: Член 17, параграф 3, и), член 42, параграф 2, POP

Текстово поле [4 500]

Комуникационната стратегия (КС) на програма „Транспортна свързаност“ определя рамката за стратегическа комуникация за програмния период 2021-2027 г., посредством ясен стратегически подход, включвайки основна визия, обща рамка, общи и дългосрочни цели. В документа са обхванати всички елементи, посочени в регламента: цели, целеви групи, комуникационни канали, информационни канали в

социалните медии, планиран бюджет и съответните показатели за мониторинг и оценка.

Целите на КС са ясни, реалистични и измерими и са в съответствие с целите на програмата. Целите включват: информиране на широката общественост относно дейностите и резултатите от програмата, политиките, инициативите и подкрепата от ЕС.

Цели:

- Популяризиране на ролята на Европейския съюз и информиране за дейностите и резултатите по програмата;
- Повишаване нивото на осведоменост и информираност на гражданите относно подкрепата на ЕС и инвестициите по програмата, които носят добавена стойност;
- Подобряване на видимостта на европейските политики и инициативи;
- Информирание и подкрепа бенефициентите при изпълнение на проектите.

1. Целеви аудитории

- Широка общественост – гражданите на Република България
- Бенефициенти на програмата
- Граждани в активна възраст, две подгрупи: 30 -45 г. и 46 – 65г.
- Младежи и учаци 15- 30 г.
- Неправителствени организации в сферата на транспорта, интелигентни транспортни системи и други, които имат отношение по проектите на програмата
- Академични среди
- Администрация, ангажирана с управлението на фондовете на ЕС в България
- Медиатори/ разпространители на информация

2. Комуникационните канали

Изборът на комуникационни канали, средства и дейности при изпълнението на КС ще се съобразява с няколко основни елемента:

- Спецификата на посланието / посланията;
- Характеристиките на целевата група/ подгрупа – реципиент на посланието;
- Възможните дейности и форми за осъществяване на комуникацията.

Приоритетно при планиране и изпълнение на информационните кампании и активности ще се използва интегриран комуникационен микс като подход, който да гарантира ефективността на процеса и изпълнението на поставените цели.

Основните комуникационни канали, които ще бъдат използвани при изпълнението на КС са подбрани на база натрупан опит през програмни периоди 2007 - 2013 г. и 2014 - 2020 г., аналитични данни от проведени социологически проучвания през 2019 г. и 2020 г., които предоставят информация за национални и регионални специфики, предпочитанията на аудитории и каналите, които ползват приоритетно. Комуникационни канали, обекта на стратегията включват (но не само):

- Единен информационен портал: <https://www.eufunds.bg>;
- Електронни медии: телевизионни канали и радиостанции;
- Печатни медии: вестници, списания и други периодични издания;
- Външна реклама;
- Онлайн базирани медии и социални мрежи и платформи-информационни сайтове, новинарски агенции, бизнес сайтове и други;
- Директна комуникация (събития, семинари, обучения и други);

Дейностите по комуникационната стратегия ще обхващат широк спектър от мерки и ще включват:

- изготвяне на съдържание (текст, изображения, видео);
- управление и актуализиране на сайта на програмата;
- организиране и провеждане на събития за програмата от всякакъв характер;
- поддържане и развитие на каналите на програмата в социални мрежи;
- информационни кампании;
- промотиране чрез рекламни материали.

3. Планиран бюджет

Планираният бюджет (изчислен единствено на база европейско съфинансиране) е 4 849 830 евро евро или 0,3% от европейското финансиране по програмата, което е 1 616 610 000 евро. В планирания бюджет се включват средствата, предвидени за информация и комуникация по приоритет „Техническа помощ“, както и средствата за информация и публичност в рамките на бюджетите на проектите, финансирани по програмата. Планираният бюджет ще бъде разпределен пропорционално на годишна база за периода на изпълнение на комуникационната стратегия. Неизползваният бюджет за съответната година ще бъде прехвърлен за следващата година за изпълнение на КС.

4. Наблюдение и оценка

Дейностите в комуникационната стратегия, ще бъдат оценявани по стандартизирани критерии и индикатори, включващи:

- измерване на постигнати количествени параметри на физическо изпълнение/ напредък (outputs), като за изходни данни се вземат данни от програмни периоди 2007-2013 г., 2014-2020 г. Индикаторите са подбрани на база изпълнени комуникационни дейности през предходни

програмни периоди, като като за същите има информация и ще бъдат надградени и развивани;

- измерване на ефект/ резултат (result), както и на трайно въздействие (impact), посредством публични данни от Евробарометър и/или други публични източници.

Индикатори:

- брой новини / актуализации на сайта на програмата - базова стойност 0 броя, целева стойност 108 броя за 2029 г.;
- брой събития за програмата от всякакъв характер - базова стойност 0 броя, целева стойност 18 броя за 2029 г.;
- брой публикации в социални мрежи/ канали - базова стойност 0 броя, целева стойност 468 броя за 2029 г.;
- брой достигнати потребители чрез публикации в социални мрежи и платформи – базова стойност за 2021 г. 5 млн. бр. импресии, целева стойност 45 млн. импресии общо за всички социални мрежи и платформи;
- ниво на информираност на гражданите за политиките на ЕС: базова стойност за 2021 г. 42 % ниво на информираност, целева стойност 45 % ниво на информираност /ще се измерва чрез Евробарометър и /или други публични източници/.

8. Използването на единични разходи, еднократни суми, единни ставки и финансиране, което не е свързано с разходи

Позоваване: Членове 88 и 89, POP

Таблица 14: Използване на единични разходи, еднократни суми, единни ставки и финансиране, което не е свързано с разходи

Индикация за употреба на членове 88 и 89: *	Приоритет №	Фонд	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)
Използване на възстановяване на допустимите разходи въз основа на единични разходи, еднократни суми и единни ставки, по приоритет в съответствие с член 88, POP	НП	НП	НП
			НП
	НП	НП	НП
			НП
	НП	НП	НП

			НП
Използване на финансиране, което не е свързано с разходи съгласно член 89, РОР	Приоритет 5	ЕФРР	НП
			НП
	НП	НП	НП
			НП
	НП	НП	НП
			НП

* Цялата информация ще бъде предоставена в съответствие с образците, приложени към РОР.

ДОПЪЛНЕНИЯ

- Допълнение 1.1 Текущо състояние по видове транспорт и Допълнение 1.2 Поддържане на транспортната инфраструктура
- Използване на финансиране, което не е свързано с разходи (член 89, РОР)

Допълнение 2: Финансиране, което не е свързано с разходи

Образец за представянето на данните за разглеждане на Комисията

(член 89)

Дата на изпращане на предложението	...
Настояща версия	0.1

A. Обобщение на основните елементи

Приоритет	Фонд	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Категория региони	Сумата, покрита от финансиране, което не е свързано с разходи	Вид операция	Условия, които трябва да бъдат изпълнени/резултатите, които трябва да бъдат постигнати	Наименование на съответния показател	Мерна единица на показателя
5 Техническа помощ	ЕФРР	НП	Слабо развити Преход	9 171 428,57	Укрепване и повишаване на административния капацитет на УО и бенефициентите	Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски; Проведени обучения, семинари и конференции в т.ч. в областта на обществените поръчки, държавните помощи и устойчивото развитие на транспорта; Проведени служебни пътувания; Предоставена външна експертиза за подготовка и/или управление на проекти; Проведени заседания на КН.	Брой служители с осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски Брой проведени обучения, семинари и конференции Брой проведени служебни пътувания Брой проекти с предоставена външна експертиза за подготовката и/или управлението; Брой проведени заседания на КН.	брой

Обща обхваната сума	ЕФРР	НП	Слабо развити Преход	9 171 428,57 /6 420 000,00 ЕФРР и 2 751 428,57 НФ/ /70%/				
---------------------	------	----	-------------------------	--	--	--	--	--

Б. Подробности за вида операция (попълва се за всеки вид операция)

Видове операции:

1.1. Описание на вида на операцията	Укрепване и повишаване на административния капацитет на УО и бенефициентите
1.2 Приоритет/специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Техническа помощ
1.3 Условия, които трябва да бъдат изпълнени и резултати, които трябва да бъдат постигнати	Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски; Проведени обучения, семинари и конференции в т.ч. в областта на обществените поръчки, държавните помощи и устойчивото развитие на транспорта; Проведени служебни пътувания; Проведени заседания на КН; Предоставена външна експертиза за подготовка и/или управление на проекти.
1.4 Краен срок за изпълнението на условията или резултатите, които следва да бъдат постигнати	2028 г.

<p>1.5 Определение за показателя за предвидени престации</p>	<p>Брой служители с осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски;</p> <p>Брой проведени обучения, семинари и конференции;</p> <p>Брой проведени служебни пътувания;</p> <p>Брой проведени заседания на КН;</p> <p>Брой проекти с предоставена външна експертиза за подготовката и/или управлението.</p>		
<p>1.6 Мерна единица на показателя за предвидени престации</p>	<p>Брой</p>		
<p>1.7 Списък на междинни предвидени престации (ако е приложимо), които осигуряват възстановяването от страна на Комисията с график за възстановяване на средства,</p>	<p>Междинни предвидени престации</p>	<p>Дата</p>	<p>Суми</p>
	<p>Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски;</p> <p>Проведени обучения,</p>	<p>2022</p>	<p>2 292 857,14</p>

	семинари и конференции; Проведени служебни пътувания; Проведени заседания на КН;		
	Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски; Проведени обучения, семинари и конференции; Проведени служебни пътувания;	2024	2 292 857,14

	Проведени заседания на КН;		
	<p>Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски;</p> <p>Проведени обучения, семинари и конференции;</p> <p>Проведени служебни пътувания;</p> <p>Предоставена външна експертиза за подготовка и/или управление на проекта.</p>	2026 г.	2 292 857,14

	Проведени заседания на КН.		
	Осигурени възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски; Проведени обучения, семинари и конференции; Проведени служебни пътувания; Проведени заседания на КН;	2028 г.	2 292 857,14
1.8 Обща сума (включително финансиране от ЕС и национално финансиране)	9 171 428,57		

1.9 Метод за корекция	НП
<p>1.10 Проверка на постигането на резултат или условие (и когато е приложимо — на междинните предвидени престации)</p> <p>– опишете какви документи ще бъдат използвани, за да се докаже постигането на резултат или условие</p> <p>– опишете какво ще бъде проверявано по време на проверките на управлението (включително на място), и от кого.</p> <p>– опишете какви са механизмите за събиране и съхраняване на данните/документите</p>	<p>Пакети документи, доказващи размера на изплатените възнаграждения и осигурителни вноски, провеждането на обучения, семинари, конференции, служебни пътувания, заседания на КН, предоставената външна експертиза за подготовка и/или управление на проекти, както и пакети документи, потвърждаващи извършените разходи и допустимостта на извършените разходи, с оглед постигането на гореизброените резултати.</p> <p>Процесът на проверка се основава на документи, в т.ч. документите в информационната система за управление и наблюдение, включващи искания за междинни/окончателно плащане и придружаващите ги документи, включително и документи за извършени проверки и одити. Разходооправдателните документи включват фактури и/или други разходооправдателни документи с еквивалентна доказателствена стойност, както и реферираните в тях документи, доказващи основателността за извършване на разхода, документи за извършване на плащания и документи от счетоводната система.</p> <p>Проверката включва:</p> <ul style="list-style-type: none"> -проверка на документите, доказващи изпълнените работи/дейности и тяхната съотнесимост към извършените разходи. -проверка на извършените плащания. -проверка за допустимост на извършените разходи и дали същите са одобрени за финансиране. -доклади за напредъка и окончателни доклади.

	<p>-проверки на място.</p> <p>Документите са съхраняват в информационната система за управление и наблюдение и/или в архива на организацията.</p>
<p>1.11 Механизми за осигуряване на одитна следа</p> <p>Моля, посочете органа/органиите, отговарящи за тези механизми.</p>	<p>Управляващ орган</p> <p>Одитиращ орган</p>