



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ XVI ЗАСЕДАНИЕ

25-26 ноември 2021 г., гр. София

ДНЕВЕН РЕД

25 ноември 2021 г.

Откриване на шестнадесетото заседание на Комитета за наблюдение
Председател на КН

Статус на изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. и големите проекти;
Представяне на гласувани от КН чрез писмена процедура решения за одобрение на Индикативна годишна работна програма за 2022 г. и изменение на ОПТТИ.

Подготовка/стартиране на програмата „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
Управляващ орган на ОПТТИ

Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в железопътния сектор;

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.
Национална компания „Железопътна инфраструктура”

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в пътният сектор;

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.
Агенция „Пътна инфраструктура”

Закриване на първия ден на заседанието

26 ноември 2021 г.

Откриване на заседанието

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

ИА „Морска администрация“

Представяне на информация за изпълнението на проекта за разширение на метрото по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

„Метрополитен“ ЕАД

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

Представяне на напредъка и изпълнението на комуникационните дейности по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Закриване на заседанието

Представители на ЕК

Председател на КН

ОТКРИВАНЕ НА ШЕСТНАДЕСЕТТО ЗАСЕДАНИЕ НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТС) откри Шестнадесетото заседание на КН, уточнявайки че обстановката в страната не позволява провеждането му в присъствен формат и изрази очакване, че онлайн аудио-визуалната връзка ще предостави възможност за пълноценно участие в обсъжданията.

С оглед неотложни ангажименти на част от участниците в заседанието, г-жа Галина Василева предложи промяна в предварително разпространения дневен ред, изразяваща се в преместване представянето на „Метрополитен“ ЕАД за втория ден от заседанието, която бе приета.

Преди да премине към представяне статуса на ОПТТИ, г-жа Галина Василева обърна внимание на някои основни акценти, със съществено въздействие върху целия процес по управление на ЕСИФ, в частност ОПТТИ, като в анализа си акцентира върху следното:

- Предстоят последните две години от изпълнението на програмен период 2014 – 2020 г., през които трябва да бъде свършена много работа и то за изключително кратко време, като фокусът е върху проектите, финансирани от КФ и най-вече железопътните проекти. В тази връзка и с оглед възможно най-ефективното използване на ресурсите и недопускане или минимизиране на потенциална загуба на финансов ресурс, са необходими сериозни усилия и максимална мобилизация на всички участници в процеса;

- Паралелно предстои и работа по огромен обем задачи от вече стартиралия програмен период 2021 – 2027 г. Факт са новите регламенти, публикувани в Официален вестник на ЕС от 30 юни 2021 г. Необходими са както институционална, така и проектна готовност за бързо стартиране на дейностите и мерките, като основно се разчита на същия човешки ресурс;

- В по-общ план, бъдещото икономическо и социално развитие е свързано със сериозни предизвикателства и ангажираност за справяне с тях на ниво ЕС. Предстои съществено трансформиране в икономиките на държавите членки и в частност в транспортния сектор. Планират се допълнителни съществени промени за адаптиране на икономиките към предизвикателствата на съвремието (*Зелена сделка, Справедлив преход и др.*), като успоредно с това се появиха нови механизми за финансиране и изпълнение на политики, по които вече се работи (*Next Generation EU, НПВУ и т.н.*). Като се добави ангажимента и по останалите механизми, като напр. МСЕ, общата натовареност на институциите сериозно расте и изисква поддържане на силен административен капацитет и мотивирани служители;

- Не може да не бъде отчетено и влиянието на средата и по-точно социално-икономическите последици от пандемията и ефектите от етапа на икономическо развитие в глобален аспект, в т.ч. силна динамика в цените на основни суровини и материали за строителство и услуги, което неминуемо рефлектира върху възможностите на строителите да изпълнят поетите договорни ангажименти. Камарата на строителите в България вече подготвя предложение за законодателни промени за справяне с проблема. Процесът изисква и налага умело

планиране на разходите при бюджетирането на новите проекти, особено при по-продължителен период за изпълнение.

По отношение изпълнението на ОПТТИ, г-жа Галина Василева напомни, че след сериозен анализ беше предложено и одобрено през месец февруари 2021 г. петото изменение на програмата. С включените допълнителни проекти (*Волюяк-Драгоман* и *АМ „Европа“*) ОПТТИ е добила по-реалистична и предвидима форма, като НКЖИ и АПИ са поели ангажимент да ускорят работата по конкретните проекти, с цел пълното усвояване на наличния ресурс и по двете приоритетни оси и постигане на целите в рамките на настоящия програмен период. За съжаление, напредъкът на програмата, след последното заседание на КН (20 май 2021 г.), е изключително слаб и поради липсата на разходи, генерирани от тези два допълнителни проекта. Подаването на формулярите за кандидатстване закъснява и за двата проекта, а тръжните процедури за АМ „Европа“ все още не са приключили и строителните дейности не са стартирани.

На фона на общо незадоволителния напредък на финансовите показатели, за щастие не се реализира загуба на средства по програмата, като целта по правилото N+3 за 2021 г. беше постигната още в края на месец октомври, което предоставя доза оптимизъм, че могат да бъдат постигнати още по-добри резултати. Трябва да е ясно, че ако се продължава с подобни темпове ще започне да се губят средства и то в големи размери. Безспорно, най-трудна и разочароваща може да бъде 2023 г., когато загубите вече не могат да бъдат компенсирани.

Сравнително слабите резултати са следствие и от някои външни фактори, но основните са вътрешни, като сред конкретните причини за безпокойството на УО на ОПТТИ се открояват следните три:

- Все още не са завършили всички тръжни процедури по важни проекти и договори;
- Съществуващата голяма вероятност от неизпълнение на първата фаза при фазираните проекти;
- Голяма част от проектите в изпълнение теоретично показват завършване в самия край на програмния период.

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

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ГЛАСУВАНИ ОТ КН ЧРЕЗ ПИСМЕНА ПРОЦЕДУРА РЕШЕНИЯ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ИНДИКАТИВНА ГОДИШНА РАБОТНА ПРОГРАМА ЗА 2022 Г. И ИЗМЕНЕНИЕ НА ОПТТИ.

ПОДГОТОВКА/СТАРТИРАНЕ НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 Г.

УО на ОПТТИ

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТС) представи напредъка по ОПТТИ 2014 – 2020 г. през последните шест месеца както на ниво програма и приоритетни оси, така и по отношение на ключови проекти, в т.ч. идентифицирани проблеми, рискове и предприети стъпки за оптимизиране. Очерта и статуса на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

По отношение на финансовото и техническо изпълнение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., г-жа Галина Василева акцентира върху по-важните аспекти, след последното докладване пред КН (20 май 2021 г.). Финансовата информация е представена в евро и е актуална към 15 ноември 2021 г. Предоставената БФП по програмата е около 87,25% и е с около 2% намаление спрямо предишния отчетен период, поради редуцирането на БФП по проекта за „Модернизация на жп участък Елин Пелин - Костенец“, с оглед предвиденото му фазирано изпълнение. При сключените договори с изпълнители се отбелязва слаб ръст, с около 2% и понастоящем е достигната стойност от близо 80% от общия бюджет на програмата. По отношение на изплатени, верифицирани и сертифицирани средства, ръстът за периода е около 2,6% спрямо месец май 2021 г., което е изключително слаб резултат. Изплатените средства са 58,27%, верифицираните разходи са 52,37%, а сертифицирани разходи – 50,78%. Представено бе и финансовото изпълнение по отделните приоритетни оси, като бе подчертан най-големия риск при усвояването на финансовия ресурс по програмата, касаещ средствата за приоритетна ос 1.

Предложението за изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. – шесто изменение (Версия № 7 на програмата):

Г-жа Галина Василева представи основните моменти в предложението за изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., одобрено от членовете на КН с писмена процедура и протокол от 17 ноември 2021 г., заедно с ИГРП за 2022 г. Измененият вариант на програмата е изпратен до членовете на КН и до ЕК. От ЕК е постъпила електронна поща относно необходимостта от допълнителни корекции, свързани с необходимост от актуализация на таблица № 27 „Списък с големи проекти“, както

и с допълнителни пояснения и обосновка по предложените за ревизиране индикатори. Коментарите на ЕК ще бъдат отразени и не възпрепятстват самото изменение на ОПТТИ. Основната промяна в програмата се изразява във фазиране на жп проекта за „Модернизация на участък Волюяк - Драгоман“ по ПО 1. Фаза 1 ще се изпълнява в програмен период 2014 – 2020 г., а фаза 2 е предложена за изпълнение в програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. След включването на допълнителния проект в обхвата на ОПТТИ е станало ясно, че първоначално планираните дейности не могат да бъдат изпълнени в цялост през настоящия програмен период, главно поради акумулираното забавяне в тръжните и съгласувателни процедури и това налага фазиране. НКЖИ е актуализирала графика за техническо и финансово изпълнение на дейностите в периода на допустимост на разходите въз основа на получените финансови оферти и предложената технология за строителство от избраните изпълнители.

С изменението на ОПТТИ 2014–2020 г. се предлага още първоначално планирания за изпълнение по ПО 4 на ОПТТИ 2014-2020 г. проект на ИА „Морска администрация“ за *Внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в българския морски отговорен район за търсене и спасяване* да бъде отложен за програмен период 2021-2027 г. В хода на съгласувателните процедури с компетентните институции е установено, че част от документацията за възлагане на обществената поръчка за реализация на проекта се класифицира като поверителна, предвид неговата специфика и връзка с охраната на държавните граници. Това поставя допълнителни изисквания към потенциалните изпълнители и съответно е необходимо преработване на документацията за възлагане на обществената поръчка, изискващо време. По тази причина се предлага включване на проекта в обхвата на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

С промяната на ОПТТИ 2014 – 2020 г. се актуализира и таблица № 27 „Списък с големи проекти“.

МОСВ е уведомено писмено за планираното изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., като не се очаква промените да се отразят на екологичната оценка.

Напредък по отделните приоритетни оси:

✓ Приоритетна ос 1 (жп инфраструктура) – предоставената БФП е 86,34%. Недоговореният финансов ресурс, в резултат на редуциране на БФП, ще

бъде насочен към изпълнение на проекта „*Волуяк - Драгоман*“. При договорените средства се отчита ръст от 4% спрямо предишния отчетен период и достигане на обща величина от 74,17%. Изплатените средства (31,39%), съответно сертифицирани разходи (21,36%) бележат ръст от около 2%. Обобщени бяха най-важните събития по оста след месец май 2021 г. Проект „*Пловдив – Бургас, Фаза 2*“ се изпълнява съгласно графика. Стартирали са строителните дейности за модернизацията на участък *Оризovo – Михайлово*, който е рисков, както и за изграждането на системите за сигнализация и телекомуникации. Обявена е повторно обществената поръчка за модернизация на жп участък *Ямбол – Зимница, при гара Завой*. Налице е ясна индикация, че този проект може да завърши цялостно в средата на 2024 г., което е извън периода на допустимост на разходите по програмата. В изпълнение е фаза 1 на проект „*Елин Пелин – Костенец*“. Добрата новина е, че в отчетния период стартира строителството по обособена позиция 1 (*Елин Пелин - Вакарел*), в т.ч. прокопаването на най-дългия двутръбен жп тунел, изграждан до момента на Балканите, с което респективно се генерират разходи по тази позиция. По останалите две обособени позиции се изпълняват дейности по проектиране, изграждане на приобектови офиси, временни пътища и др. По допълнителния проект „*Волуяк – Драгоман*“, формулярът за кандидатстване е във финален етап на преглед от ДЖАСПЪРС. Сключен е договор за строителен надзор. В отчетния период са предприети мерки за преодоляване на затрудненията при стартиране на договорите с избраните изпълнители на строителството поради липса на финансов ресурс за изплащане на дължимите аванси – отпуснат е временен финансов ресурс от централния бюджет (45 млн. лева). Проведени са и отчуждителни процедури. По другия допълнителен проект за „*Модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на SCADA*“, на който също се разчита за усвояване на свободния ресурс по оста, договорите за модернизация на ТПС Варна и ТПС Разград вече са в изпълнение, а процедурата за възлагане на обществена поръчка за ТПС Русе е обявена повторно. Реалистичният срок за завършване на проекта, в случай, че няма сериозно обжалване по процедурата, е в края на 2023 г. В отчетния период е предоставена БФП за реализация на проект „*От Изток към Запад – 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас*“, като също така са обявени и тръжните процедури за строителство, за строителен надзор и управление на договора за строителство. Реалистичният срок за завършване на проекта е в края на 2023 г.

Идентифицираните рискове по ПО1 включват: Приключване на дейности по двата големи проекта извън периода за допустимост на разходите; забавяне при разработването на специфични и подробни природозащитни цели за инфраструктурни проекти, засягащи защитени зони по Natura 2000 („*Волюяк – Драгоман*“ – има уверение от МОСВ, че са разработени, но все още не са официализирани, което забавя процеса), като рискът първоначално е бил валиден за Лот 3.2 на АМ „Струма“, но понастоящем е приложим и към други проекти по Програма „*Транспортна свързаност*“ 2021 – 2027 г.; сериозен ръст в цените на суровините и материалите;

✓ Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) - предоставената БФП е около 78%. Свободният финансов ресурс е около 125 млн. евро и ще бъде насочен към изпълнението на АМ „*Европа*“. При сключените договори с изпълнители няма промяна (74,99%). Изплатените средства и сертифицираните разходи бележат ръст от около 2,5%, дължащ се на доброто изпълнение на тунел „*Железница*“ и достигат съответно 64,69% и 56,64%. Общият физически напредък на проекта за АМ „*Струма*“ - *Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница*“ вече надвишава 90%. *Лот 3.1, Подучастък 1* е завършен и пуснат в експлоатация с Разрешение за ползване от 29.12.2020 г., като продължава строителството в участък от 500 метра, с възникнал технически проблем, във връзка с деформация на откос (км 365+800). *Лот 3.1, Подучастък 2* също половината е съществено завършен и с подписан със забележки Акт 15/19.11.2020 г. Повече от година се работи по отстраняване на забележките. За съжаление и при него е налице свличане на огромни земни маси. Предстои вземане на решение за изпълнението на участъка, който има връзка с Лот 3.2 и е с дължина от 2,7 км, като той не се финансира от настоящия проект, но е част от договора за *Лот 3.1*. Тунел „*Железница*“ се изпълнява с много добри темпове. За съжаление, в обособена позиция 1 и 3 (отсечките преди и след тунела) също са налице свлачищни процеси. Нужно е намиране на сложни технически решения от страна на АПИ, изискващи по-продължителен период за реализиране. Изпълнителят за самия тунел „*Железница*“ е подал сериозен финансов иск за извършени непредвидени разходи, който е в процес на разглеждане от възложителя. За Лот 3.2 се работи по изпълнение на мерките за смекчаване въздействието на трафика върху местообитанията в Кресненското дефиле. Изготвен е технически проект и е подаден до МОСВ за съгласуване по договора за „*Изработване на технически проект и изпълнение на част от мерките, посочени*

в Решението по ОВОС“. За „АМ „Европа“ от км 15+500 до км 48+903 предстои предоставяне на БФП, като се очаква формуляр за кандидатстване, който е в процес на подготовка. Участък 2 Драгоман – Сливница е почти финализиран и е пуснат за движение в условия на временна организация на движението още преди 1 г. Приключила е оценката на постъпилите 10 оферти по процедурата за избор на изпълнител за строителството на Участък 3 Сливница - връзка със Северната скоростна тангента (инд. стойност 115 млн. евро), като на 19 ноември 2021 г. е обявено решението на възложителя.

Очертани бяха рисковете по приоритетната ос, включващи понастоящем затруднения от технически характер при строителството на АМ „Струма“ (свързани със свлачищни процеси), забавяне при разработването на специфични и подробни природозащитни цели за инфраструктурни проекти, засягащи защитени зони по Натура 2000 (АМ „Европа“, като е налице уверение от компетентния орган - МОСВ, че са разработени, но все още не са официализирани и съпоставени с проектното решение, което ще изисква време), както и сериозен ръст в цените на суровините и материалите;

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) – финансовият ресурс е договорен. Изплатените средства са близо 100%. За етапи 1 и 2 от линия 3 на метрото вече има подадени окончателни доклади и искане за средства, които са в процес на преглед от Управляващия орган.

Три от шестте гарови комплекса са реконструирани и в експлоатация – Подуяне, Карнобат и Казичене. По останалите три комплекса се работи, като в най-напреднал етап е жп гара Искър. При жп гари Стара Загора и Нова Загора са налице затруднения от съгласувателен характер (*изразено недоволство от представители на местните общности по част от техническите решения – особено за Нова Загора*), като по-подробна информация ще бъде представена от страна на НКЖИ;

✓ Приоритетна ос 4 (иновации в управлението и услугите) – постигнат е ръст спрямо месец май 2021 г. от 8% при сключените договори с изпълнители, както и 13% при изплатените средства, респ. сертифицираните разходи, което е много добър показател. Това се дължи на проектите на ДП „Пристанищна инфраструктура“, ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“ и „Метрополитен“ ЕАД (проект за автоматичните перонни преградни врати). Договорите с изпълнители достигат 84,21%, изплатените средства 54,56%, а сертифицираните разходи 43,37%. Известно е, че през 2020 г., част бюджета бе прехвърлен към

ОПИК 2014 – 2020 г., за преразпределение на приноса от ЕСИФ в подкрепа на мерките за минимизиране на отрицателните последици от епидемичното разпространение на COVID-19. С това бе редуциран и обхвата на някои дейности и проекти, но въпреки това все още продължават да са налице рискове по оста, касаещи *Системата за управление на влаковата работа (СУВР)* и *Интелигентната транспортна система (ИТС) на АМ „Тракия“*. Затрудненията при проекта за СУВР са свързани с акумулирано сериозно забавяне, поради неколkokратно прекратяване на тръжните процедури по двете обособени позиции. За обособена позиция 1, в отчетния период е сключен договор с изпълнител, а обособена позиция 2 – вероятно ще отпадне от проекта поради липсата на подадени оферти при повторното обявяване на тръжната процедура. Прогнозното завършване е в края на 2023 г. Изпълнението на проекта за *ИТС на АМ „Тракия“* се съпътства от проблеми със съгласувателен и финансов характер, като е натрупано сериозно забавяне. Все още няма одобрен технически проект за системата от възложителя и съществува реална възможност за прекратяване на проекта. Проектите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се изпълняват много добре, като окончателно е приключил проектът за управление на корабния трафик (Vessel traffic management and information system - VTMISS-4), с проведено заключително публично събитие от 18 май 2021 г. Проектът за пристанищни приемни съоръжения в българските пристанища се изпълнява с много добри темпове, като с анекс към договора за предоставяне на БФП от 8 ноември 2021 г. – размерът на БФП е увеличен с над 1,2 млн. евро (средствата са от отпадналия проект на ИА „Морска администрация“). Проектът на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ за подобряване на корабоплаването също се реализира с добри темпове, с леко удължаване на някои срокове, в резултат от пандемията от COVID-19. В отчетния период се отчитат поредица от събития – приключило е строителството на нов понтон, проведена е церемония по кръщаване на драгата „Янтра“, построена по проекта, стартирало е строителството на маневрен кораб и е пристигнал по вода на пристанището в гр. Русе несамоходен шалан. Вероятно през април – май 2022 г. проектът ще приключи изцяло, като ИАПД може да оперира с пълния комплект техника. В ход е изпълнението на проекта за автоматични перонни преградни врати на „Метрополитен“ ЕАД за метро станции от I-ви и II-ри диаметър, като не се отчитат закъснения. С анекс към договора за предоставяне на БФП от 8 ноември 2021 г., размерът на отпуснатата

БФП се увеличава с 5,4 млн. евро (средствата са от отпадналия проект на ИА „Морска администрация“).

Информация за нередности по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Общо до момента, по програмата са установени 53 бр. нередности, от които 4 са отменени от съда. В отчетния период от м. май 2021 до м. ноември 2021 г. е установена само една нередност. По показател брой нередности по бенефициент на първо място е НКЖИ (22), следва АПИ (18), ДППИ (6), „Метрополитен“ ЕАД (4), ИАППД (2) и Управляващия орган (1). Представена бе и информация за процента на засегнатите от нередности договори с изпълнители по бенефициенти, като разпределението е както следва: АПИ (28,13%), ДППИ (26,09%), „Метрополитен“ ЕАД (23,53%), НКЖИ (15,71%), ИАППД (12,50%) и Управляващия орган (1,67%). Що се отнася до финансовото изражение на корекциите, то ситуацията по бенефициенти е следната: средният размер на нередността е най-висок при АПИ (1 641 991,45 евро – дължи се на голямата финансова корекция по проекта за АМ „Струма“, Лот 3.1, на стойност 19 млн. евро, обсъждана на предишни заседания на КН), следват „Метрополитен“ ЕАД (440 523,22 евро), ИАППД (391 410,62 евро), НКЖИ (257 089,12 евро), ДППИ (203 419,52 евро) и Управляващия орган (18 534,33 евро). При общият размер на нередностите за всеки бенефициент, разпределението е: АПИ (27 913 854,59 евро), НКЖИ (4 627 604,21 евро), „Метрополитен“ ЕАД (1 762 092,90 евро), ДППИ (1 017 097,58 евро), ИАППД (782 821,23 евро) и Управляващия орган (18 534,33 евро). Общият размер на нередностите за цялата програма е от порядъка на 36 млн. евро. Анализът показва, че системата за управление и контрол на УО открива нередностите и се справя добре, като спира 2/3 от нередните разходи преди докладване към ЕК (10 от тези 36 млн. евро са били сертифицирани). Най-често срещана е нередността - наличие на ограничителен критерий за подбор, довел до отстраняване на участник, с 25% от общия размер на финансовите корекции по ОПТТИ. От представените данни е видно, че големите по стойност договори създават риск за сериозно финансово влияние на единичните нередности, което може да застраши постигането на целта за годишен процент на грешката под 2%. За момента въпросната цел се изпълнява, но рискът е съществен. Налице са слабости при подготовката на документациите за обществени поръчки при всички бенефициенти, както и в работата на оценителните

комисии. Системата за управление и контрол на Управляващия орган ефективно открива тези нередности, но е необходимо бенефициентите да въведат допълнителни превантивни контроли.

Г-жа Галина Василева представи информация за предприетите мерки в областта на нередностите през отчетния период, в т.ч.:

- Онлайн обмяна на опит за добро управление и управление на риска с експерти от одитните органи на Хърватия и Латвия, междинно звено и УО на програми за развитие на транспортната инфраструктура съответно от Полша и Гърция;

- Организирана от УО онлайн-обмяна на опит между бенефициентите по ОПТТИ за мерките за борба с нередностите, проучване на възможностите за осигуряване на по-широк достъп до системата АРАХНЕ (инструмент за оценка на риска, разработен от Европейската комисия) и др.

В края на 2021 г. Управляващият орган ще извърши годишна самооценка на риска от измама и нередности и при отчитане на допуснатите нередности, вероятно ще бъдат формулирани допълнителни контролни мерки за бенефициентите по програмата за превенция на идентифицираните рискове. В контекста на контрола, също трябва да се наблегне и върху конфликта на интереси, като ще се акцентира сериозно върху проверката в тази насока.

Подготовка и стартиране на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.:

Г-жа Галина Василева очерта напредъка от последното заседание на Комитета за наблюдение (20 май 2021 г.). Информира, че на 26 юли 2021 г. е издадено становище по екологична оценка № 4-3/2021 г. на министъра на околната среда и водите за съгласуване на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. (ПТС). Поради промени в програмата се е наложило да бъде изпратено (15 октомври 2021 г.) уведомление до МОСВ за издаване на ново решение за преценяване на необходимост от екологична оценка или издаване на становище по екологична оценка за изменение на проекта на ПТС 2021-2027 г. Ревизирана версия на ПТС 2021-2027 г. съобразно най-актуалните коментари в процеса на подготовка е представена пред ЕК в края на месец октомври 2021 г. В обхвата на програмата е включена фаза 2 на проекта за „Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница“.

На 21 септември 2021 г. УО е публикувал покана за консултация за разработване на схема за подпомагане на интермодални оператори, предвидена за изпълнение по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“ (срок за представяне на предложения – 1 ноември 2021 г.). Също така, на 12 октомври 2021 г. УО е публикувал и покана за консултация за разработване на схема за изграждане на зарядна инфраструктура за електромобили по републиканската пътна мрежа, част от ТЕН-Т мрежата и извън населените места (срок за представяне на предложения – 26 ноември 2021 г.). Проведени са и срещи със заинтересовани страни. Предстои анализ на постъпилите предложения и нови срещи със заинтересованите страни, както и последваща подготовка на документация за обявяване на тези схеми, които са нови като практика и са важни, с оглед приоритетите на ниво ЕС като цяло.

Бе предоставена възможност за отправяне на въпроси от страна на участниците в заседанието.

Г-н Аурелио Сесилио (представител на ЕК) отправи онлайн приветствие към участниците в заседанието, като се извини за по-късното си включване, поради сериозни технически проблеми, които е трябвало да разреши. Информира, че от страна на ЕК участва и г-жа Десислава Йорданова. Изрази съжаление от поредната невъзможност за присъствено участие в заседанието, отчитайки обективната ситуация, свързана с разпространението на COVID-19. Отправи благодарност за организирането на заседанието и свършената работа от екипа на Управляващия орган по изготвяне и предварително представяне на материалите пред Европейската комисия.

По отношение подготовката на бъдещите програми и механизми за финансиране, отчете добър напредък и отбеляза множеството предстоящи предизвикателства, както и уникалната възможност пред България да се справи с тях. Подчерта, че страната ни реално ще получи повече средства по линия на Кохезионната политика спрямо програмен период 2014 – 2020 г., заедно с новите инструменти на ЕС, като може да използва тази уникална възможност за подобрене в икономически, социален и териториален аспект. В частност, в транспортния сектор е необходимо да бъде свършена още много работа, защото транспортната инфраструктура в страната е недостатъчно устойчива. Транспортният сектор е сред главните източници на парникови газове и е необходима промяна в контекста на прехода към въглеродно неутрална икономика до 2050 г. В тази връзка са необходими

инвестиции в устойчиви форми на транспорт. Следва да се насърчава преход при превозите от пътна към железопътна инфраструктура. Необходимо е да се стимулира не само преминаването към по-чисти превозни средства, но също така и преминаване от частен към обществен транспорт и в тази връзка са нужни инвестиции в устойчиви форми на обществен транспорт, както е направено в периода 2014 – 2020 г. с добрия пример и успеха на столичното метро. Инвестициите по линия на ПТС 2021 – 2027 г. и НПВУ трябва също така да бъдат допълнени с национално финансирани мерки, в т.ч. с реформа на цялостната транспортна система, както и с частни инвестиции. Г-н Аурелио Сесилио отбеляза, че Комитетът за наблюдение не е мястото за провеждане на подобни обсъждания, но апелира към неговите членове да участват активно в дискусиите по темата на различни други форуми на национално ниво. Подчерта, че партньорството е сред ключовите принципи на кохезионната политика и наистина очаква, че предложенията, които постъпват в ЕК – са били обект на широк и задълбочен дебат с всички заинтересовани страни. В този ред на мисли, приветства подробна информация за прилагането на принципа на партньорство и то не само като формален подход, а като истински инструмент за сътрудничество.

Г-н Аурелио Сесилио благодари за презентацията на г-жа Галина Василева. ЕК вижда, че е свършена доста работа и че е постигнат съществен напредък в определени области. Както и е отбелязано в презентацията, забелязват се и важни рискове по големите проекти, които са изправени пред някои трудности в изпълнението и излизане извън хоризонта на 2023 г. Това влияе на цялостното изпълнение на ОПТТИ и то не само от финансова гледна точка, а също и от физическа и по-конкретно постигането на индикаторите. Напомни, че постигането на индикаторите в непълнен размер в края на програмния период може да доведе до финансови санкции и по тази причина е нужно внимателно проследяване, с оглед предприемането при нужда на допълнителни мерки за смекчаване на неблагоприятните последици. Някои мерки действително вече са взети с изменението в обхвата на програмата и включването на допълнителни проекти, като е нужно ускоряване на тяхната подготовка и изпълнение. И тъй като някои от допълнителните проекти по същество представляват големи проекти, също така е необходимо да се ускори процеса по подготовка за нотифициране на ЕК. По отношение на споменатия риск за липсата на специфични консервационни цели в контекста на Натура 2000, което може да засегне изпълнението на проектите, от

изключително значение е националните власти да постигнат бърз напредък в тази област. Както е известно, срещу страната ще има наказателна процедура по повод закъснението при цялостното определяне на специфични природозащитни цели, а нотификацията на проекта за АМ „Струма“, Лот 3.2 бе временно оттеглена от националните власти поради липсата на специфични природозащитни цели за засегнатите зони от Натура 2000. Междувременно е свършена доста работа, с подкрепата на ЕК и ангажираните международни експерти за подпомагане на българските институции. Изрази надежда, че оказаната методическа подкрепа ще е полезна и по отношение на другите споменати проекти в контекста на Натура 2000, а именно „*Волюяк - Драгоман*“ и АМ „*Европа*“.

Що се отнася до повишението на цените, в т.ч. транспортни разходи, разходи за енергийни суровини и материали, ЕК обръща специално внимание на въпроса, тъй като засяга цялостно инвестициите в ЕС. В годишните срещи за напредъка с трите държави, за които отговаря, включват обсъждане и на последствията от повишението на цените, за да може ЕК да получи по-ясна картина – как ценовото повишение засяга изпълнението на оперативните програми и какви мерки вече са предприети от държавите членки. Проблемът засяга обществените поръчки и интереса към тях от страна на потенциалните изпълнители, както и вече възложените договори. Трябва да се има предвид, че когато ценовият ръст засегне съществено големите проекти, ако стойността им се повиши над одобрения размер от ЕК – следва да се прецени необходимостта от нотифициране на изменение. ЕК ще оценява подобни искания индивидуално – проект по проект и е възможно да прецени, че ценовата разлика остава пълна отговорност на държавата членка.

Положителен аспект по отношение на нередностите е, че системата показва способност за откриване и коригиране на нередностите. Все още обаче, институции, които следва да притежават огромен опит при провеждането на обществени поръчки за съществени суми, повторно допускат нередности при тях. Това е повод за сериозни притеснения относно капацитета на тези институции и поставя необходимост от засилването му в тази област. Подчерта, че въпреки представената информация за поредицата от мерки, предприети от Управляващия орган, в посока обмен на опит с други държави членки, е необходим спешен план за действие за подобряване капацитета на НКЖИ и АПИ за провеждане на обществени поръчки, отчитайки ролята им в програмен период 2021 – 2027 г. Използва възможността да вметне, че ЕК е изискала от България, при преговорите

за периода 2021 – 2027 г., да разработи пътна карта за изграждане на административен капацитет за институциите, участващи в управлението и контрола на европейски средства. Това се отнася за останалите управляващи органи, но касае и бенефициентите. Институциите следва да разполагат с експертиза и капацитет за избягване на нередностите.

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТС) благодари за направения преглед, като потвърди очертаните предизвикателства и уникалната възможност за страната, която се предоставя от ЕС по линия на кохезионната политика за програмен период 2021 – 2027 г. за реформиране на икономиката и в частност транспортния сектор.

В случай, че има постъпили становища от неправителствени организации по ПТС 2021 – 2027 г., които не са комуникирани до момента с ЕК, те ще бъдат изпратени допълнително. Следва да се има предвид, че голяма част от тях са доста революционни, като са в насока отпадане или замяна на проекти, които вече са били определени като стратегически за развитието на сектора и са приоритетни в националната транспортна политика, респ. разполагат с по-висока степен на проектна готовност и са съобразени с разполагаемия ресурс за изпълнението им.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТНИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР; ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Г-жа Мирослава Бакалска (и.д. директор, НКЖИ) започна с проектите в процес на изпълнение. Отбеляза, че към момента за всички проекти има осигурено финансиране, съответно подписани договори за БФП, с изключение на модернизацията на Волуяк-Драгоман, за който все още няма подписан договор. По програмата се изпълняват двата големи проекта Елин Пелин–Костенец и Пловдив–Бургас. Изпълняват се проекти за модернизацията на 6 гарови комплекси, успоредно с това се подготвят проектите за връзката към Северна Македония и развитието на 3 те жп. възела Русе Горна Оряховица и Варна. Тя подчерта, че НКЖИ е най-големият бенефициент и по Механизма за свързване на Европа. Изпълняват се 4 големи инвестиционни проекта като през 2020 г. са сключени

договори за нови 5 проекта, 4 от които са за техническа помощ и 1 е за модернизация на 2 тягови подстанции.

По приоритетна ос 1 г-жа Бакалска стартира с изпълнението на проект *Рехабилитация на жп. линията Пловдив-Бургас Фаза 2*, като поясни, че почти всички договори заложи в проекта са сключени. За периода на отчитане са сключени договори за изграждане на 18 пътни надлеза и 1 пътен подлез. Обявени са 2 тръжни процедури, една от които е за 7 броя надлези, а другата е за модернизацията на жп. участъка Ямбол-Зимница. И по двете процедури в момента работи оценителна комисия и се очаква в кратък срок да се финализира работата и да се избере изпълнител. Към момента физическия напредък е 31%. Подписан е образец 2А за стартиране на СМР за сигнализация и телекомуникации. Тя допълни, че на 25.06.2021 г. в Бургас бе проведена официална церемония „първа копка“ по договора за сигнализацията и телекомуникацията на линията. През м. май 2021 г. бе подписан образец 2А за стартиране на СМР-то в гарите Оризово и Чирпан, които са част от Оризово-Михайлово. Има издадени разрешения за строеж за 4 пътни надлеза и съответно са подписани образец 2А за тях за стартиране на строителните работи.

За тягова подстанция (ТПС) Чирпан има внесено искане за издаване на разрешение за строеж, което се очаква скоро време да се случи. По този проект се очаква да се обявят още 2 процедури през декември 2021 г. Едната е за 4 пътни надлеза в участъка Скуtare-Оризово, а другата е за изграждане на лесопояс между гарите Черноград и Айтос.

Относно модернизацията на *Елин Пелин-Костенец, фаза 1*, тя допълни, че проекта е разделен на 3 лота. За него всички големи договори за строителство и надзор са сключени. Физическият напредък е около 6,79%. Все още са в ход отчуждителните процедури. За Лот 1 се извършват СМР за тунел 1 и 2. Разрешението за строеж за тези 2 тунела е влязло в сила м. юни 2021 г. На 13 юли 2021 г. е подписан образец 2А за откриване на строителните площадки. Има издадено разрешение за строеж за коловозно развитие и приемно здание на гара Елин Пелин. През м. юли 2021 г. е получено разрешение за строеж за пресичане на високоволтова линия, която засяга портала на тунел 1. За Лот 2 са издадени разрешения за строеж за реконструкцията на приемно здание на гара Ихтиман. Подготвят се документи за подписване на образец 2А. Има подадено заявление за одобряване на технически проект и

издаване на разрешение за строеж от участъка от км 53+400 до км 62+400. Окомплектоват се документи за внасяне в община Ихтиман за откриване на работна площадка, в ход е мобилизация на персонала, както и подготвителни дейности, които трябва да се изпълнят преди стартиране на СМР. За Лот 3 се извършват подготвителни дейности по изграждане на обектови офиси и стартиране на строителството. Има внесено искане за издаване на разрешение за строеж за тунели 9 и 10, но е получен отказ от МРРБ. Поставено е условие да бъдат завършени отчужденията, тъй като обектите за които се иска разрешение за строеж не могат да се разглеждат като отделен етап от строежа по смисъла на ЗУТ. Предвид възприетата нова практика на МРРБ разрешение за този участък може да се очаква след приключване на отчуждителните процедури в отсечката.

По отношение на ТПС Казичане и Ихтиман, които също са част от проекта Елин Пелин-Костенец, тя обобщи, че има одобрени ПУП от националния експертен съвет към МРРБ. В ход е процедура за одобряване на техническите проекти.

Г-жа Бакалска продължи с напредъка по проекта *Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман*. Проектът е допълващ и планове са да бъде изпълнен в 2 програмни периода. Първата фаза се изпълнява по ОПТТИ, а втората фаза ще е по програма „Транспортна свързаност“. Физическият напредък е 1,5%, има подаден формуляр за кандидатстване, който е в процес на ревизиране. Очаква се в края на м. декември 2021 г. ревизираният формуляр да бъде подаден към УО. По проекта се изпълнява проектиране, приключили са отчужденията в участъка Волюяк-Петърч, продължават отчуждения в участъка Петърч-Драгоман. Изготвени са ПУП и технически проект за жп участък Петърч-Драгоман. Договорите за строителство са сключени през м. март 2021 г., а са стартирали през м. юли 2021 г., тъй като е било необходимо да се осигурят 45 млн. лв. за започване на дейностите по тях.

Проект *„Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС Варна и Разград и изграждане на ТПС Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA*“ също е допълващ. През м. септември 2021 г. е подписан договор за БФП. Физическият напредък е 13 %. За ТПС Разград са внесени документи в МРРБ за издаване на разрешение за строеж. За ТПС Варна на 23 ноември 2021 г. бе направена церемония „първа копка“.

За ТПС Русе повторно е била обявена тръжна процедура на 19 октомври 2021 г. Срок за подаване на оферти – 20 декември 2021 г. Всички договори за строителен надзор са сключени. Очаква се сключване на договора само за ТПС Русе.

Г-жа Бакалка продължи с проект „*От изток към запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспорта мрежа*“, рехабилитацията на жп. връзка от гара Владимир Павлов до пристанище Бургас. През м. юни 2021 г. е сключен договор за отпускане на БФП. Има издадено Разрешение за строеж през 2019 г. В ход са 2 обществени поръчки за надзор и за строителство. Предстои да бъдат обявени още 2 тръжни процедури, едната е за оценка за съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, а другата е за авторски надзор. И двете са заложи да бъдат обявени м. декември 2021 г.

За техническа помощ за подготовка на проекти (по ос 1 на ОПТТИ) тя припомни, че първия проект е *жп линия София-Перник-Радомир-Гюешево - граница с Р. Северна Македония*. За жп. участък София-Перник-Радомир и по конкретно за София-Перник има забавяне със съгласуванията със Столична община, финализирани са съгласувателните процедури по ПУП. За жп. участъка Перник Радомир всички съгласувателни процедури са приключили. Предстои внасяне на проекта в МРРБ до края на м. декември 2021 г.

Г-жа Бакалка подчерта, че за другия жп. участък Радомир-Гюешево-граница с Р. Северна Македония има сключен договор за проектиране и ПУП, одобрен идеен проект, сключени са договори на оценка за съответствието по ЗУТ, за изготвяне на доклад по ОВОС и предстои да бъде обявена обществена поръчка за оценка на съответствието по ТСОС.

За другия проект за *Развитие на жп. възли Русе, Варна и Горна Оряховица* тя поясни, че се очаква през м. декември 2021 г. да се обявят тръжните процедури за проектиране и строителство, съответно на оценка за съответствието по ЗУТ и за съответствие с ТСОС.

По приоритетна ос 3 г-жа Бакалка обобщи напредъка за реконструкция на гарови комплекси (ГК) Подуяне, Искър и Казичене. За ГК Подуяне физическото изпълнение е 100%. Обектът е въведен в експлоатация през 2020 г. ГК Искър физическото изпълнение е 84%. Очаква се да приключи м. април 2022 г. Има леки

забавяния в СМР, които се дължат на разминаване между техническия проект и съществуващото положение на гаровия комплекс. Това доведе до съществени промени в работните проекти и забавяне на изготвянето и одобряването на работния проект. Поясни, че след започване на СМР са установени отново разминавания, което е довело до необходимост от разработване на проект за усиление на стомано-бетонната подова конструкция. ГК Казичане има издадено разрешение за ползване на обекта от м. юни 2021 г., физическото изпълнение е 100%.

Г-жа Бакалска отбеляза напредъка за следващите три комплекса. ГК Карнобат е завършил. ГК Стара Загора е в процес на изпълнение, с физическо изпълнение 48%. Има натрупано закъснение, тъй като е установено несъответствие между някои от заложените в проекта елементи и съществуващото положение, което е наложило да се издаде допълнение към разрешението за строеж. Същото е издадено през м. август 2021 г. По отношение на ГК Нова Загора има подписан Акт 2А за откриване на строителна площадка, извършват се СМР по пероните и по коловозното развитие на гарата. Тя разясни, че съгласно договорните условия е предвидено събаряне на съществуващата сграда и изграждане на нова. Поради обществено недоволство изпълнението на така заложените дейности бе възпрепятствано като все още няма издадено решение от Министерски съвет за събаряне на сградата, както и заповед на министъра на транспорта. Разглеждат се варианти за друг терен за новата сграда и запазване на съществуващата.

По приоритетна ос 4 относно проекта за *Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ* г-жа Бакалска заяви, че през м. октомври 2021 г. бе сключен договор за проектиране и внедряване на системата. Изпълняват се дейности по проектиране.

В заключение представи планираните проекти за програмен период 2021-2027 г. В този период НКЖИ ще продължи да изпълнява последователната си политика за подобряване качеството на предлаганите услуги, за намаляване времето на пътуване и да се повиши безопасността. Ще се работи отново в направленията за изграждане и модернизация на участъци от приоритетни жп. направления, ТЕН-Т мрежата, внедряване на системи за управление на трафика, за подобряване на интермодалността и ще продължат да се изпълняват проекти за техническа помощ (за подготовка на инфраструктурни проекти).

Г-жа Бакалска разясни по транспортната картата, че в жълт цвят са проектите, предвидени за финансиране по програма „Транспортна свързаност“ – завършването на модернизацията на отсечките Елин Пелин-Костенец, Волюяк – Драгоман, модернизация на участъците София-Перник и Перник-Радомир, изграждане на връзката между България и Република Северна Македония, доизграждане на съоръжение по Карнобат-Синдел и внедряване на ERTMS (European Rail Traffic Management System – европейска система за управление на железопътния трафик) в част от участъците. Предвидени са и 4 ТПС – Видин, Димово, Брусарци, Бойчиновци. По приоритет 3 отново възнамеряват да се реализират проекти за реконструкция и модернизация на ключови гарови комплекси при наличие на финансов ресурс. По този приоритет се планира развитието на жп. възел Пловдив-Фаза 2, както и изграждане на двете връзки с летищата съответно в гр. Бургас и в гр. Пловдив.

Тя подчерта, че в червен цвят са показани за информация и проекти които възнамеряват да изпълняват по Механизма за свързване на Европа.

По отношение на ERTMS по програма „Транспортна свързаност“ са включени Русе-Каспичан и Елин Пелин-Септември, но при осигурено финансиране имат готовност да реализират и други такива подобни проекти, в други участъци, които са извън тези по приоритет 1.

Г-жа Бакалска поясни, че по отношение на проектите, които са включени в новата програма за Перник-Радомир е обявена тръжна процедура, за Русе-Каспичан, където се предвижда внедряване на ERTMS, подготовката на документацията за обявяване на обществена поръчка се финализира.

Г-жа Василева благодари за подробната презентация и отбеляза, че с това се очертава важността по приключване на настоящата програма. Акцентира на изказването на г-н Сесилио, че като най-голям бенефициент пред НКЖИ предстоят страшно много задачи, свързани със завършване на настоящата и подготовка на новата програма. Следва да се вземе под внимание и сериозното участие на НКЖИ в Националния план за възстановяване и устойчивост и Механизма за свързване на Европа. В тази връзка административният капацитет е изключително важен. Г-жа Василева поясни (в отговор на изказване на г-н Аурелио Сесилио), че пътната карта е почти готова, със съдействието и участието на ДЖАСПЪРС. Акцентира на важността за повишаване на административния капацитет на НКЖИ като най-

големия бенефициент с голям обем средства, които трябва да реализира. Включително и подобряване на капацитета, свързан с възлагане на обществени поръчки.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) благодари на НКЖИ за презентацията и за актуалното състояние на инвестициите, които представят изчерпателната картина за договорите, физическата напредък, предизвикателствата и рисковете, за сертифицираните разходи. Отбеляза, че във връзка с правилото „n+3” целите за ЕФРР са постигнати, но нивото на сертифицираните разходи е ниско. За 2022 г. е необходимо да се ускори темпа на разплащания по ЕФРР и КФ, за да няма затруднения. От програмния период вече са минали 8 години. Ако трябва да отговори на въпрос какво се прави в жп сектора в България, той може да каже много. Но ако трябва да отговори на въпрос какво постигаме, като икономически, социални и екологични ефекти, ще бъде затруднен да отговори. Той прикани НКЖИ при следващи доклади до ЕК и представяния на заседанията на КН да се фокусира повече върху постигнатото, резултатите и ефектите от инвестициите. Как инвестициите допринасят до увеличение на пътниците и товарите, на скоростта и честотата на влаковете. Важно е и какви са ефектите по отношение на безопасността, по отношение на по-добрата свързаност. Част от представените от НКЖИ инвестиции са за подобряване на управлението на железопътната мрежа, но и към безопасността. Особено предвид на тежкия инцидент с автобус на АМ „Струма“. Въпросът за пътната безопасност е изключително важен. И накрая е важно да се представи как инвестициите допринасят за намаляване на социалните, икономическите и териториалните различия в страната.

Той отбеляза, че когато са започнали преговорите за 2021-2027 г., едно от условията е било за балансиране инвестициите за справяне с нарастващите регионални различия в страната, особено да се съсредоточат повече инвестиции в северната, по-слабо развита част на страната. Като се погледне новата програма, се виждат усилия в тази посока. Но когато се погледнат представените от НКЖИ проекти за 2021-2027 г., се вижда че се дава приоритет на връзките изток-запад, отколкото по направление север-юг и трансграничните връзки със северната съседка.

И накрая той предложи да се представи външна и независима оценка на ползите от тези инвестиции. Не просто да се докладва какви тържни процедури са обявени, какви договори са сключени и какво се изпълнява, а да се представят ефектите. Не

толкова временните ефекти като заетост около инфраструктурното изпълнение, а структурни ефекти. Как тези инвестиции пренасочват пътниците и товарите от пътната към железопътната инфраструктура. Г-н Сесилио отново призова за следващия път да се покаже икономическото, екологичното и социално въздействие на тези инвестиции.

Г-жа Мирослава Бакалска благодари на г-н Сесилио и увери, че ще вземат предвид всички тези препоръки при изготвяне на следваща презентация. Допълни, че по отношение на Националния план за възстановяване и устойчивост, който все още не е одобрен, НКЖИ са се концентрирали в Северна България. Инвестициите не са само в южната част на страната, но и в северната.

Г-жа Галина Василева подчерта, че и УО ще вземе под внимание препоръките на г-н Сесилио при следващо докладване и следващо заседание на КН. Обърна внимание, че част от проектите, за които се очаква представяне на ефектите и въздействия, все още са в изпълнение. На този етап единствено биха могли да се оценят предполагаемите ползи и влияния. Защото ефектите от тези инвестиции са видими едва след тяхното завършване. Това е съобразено и при заложените по програмата и проектите индикатори и част от тях се отчитат след приключването на инвестициите.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР; ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Агенция „Пътна инфраструктура“

Г-жа Златка Петева (директор на дирекция, АПИ) представи напредъка по проектите, които се изпълняват в текущия програмен период, както и подготовката на проектите за програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. В процес на изпълнение по ОПТТИ са участъците от Лот 3 на АМ „Струма“; двата участъка от АМ „Европа“, както и продължава подготовката и проектирането на Път I-1 (E-79) „Видин - Монтана - Враца“ и на АМ „Русе – Велико Търново“; по приоритетна ос 4 се изпълнява проектът за ИТС (интелигентна транспортна система) в обхвата на тунел „Траянови врата“ и на АМ „Тракия“.

Г-жа Петева обърна внимание на обобщената финансова информация за изпълняваните от АПИ проекти по ОПТТИ: общата сума на безвъзмездната

финансова помощ е близо 871 млн. лв., договорените средства са приблизително 888 млн. лв., а разплатените средства са 759 млн. лв., което е 85% от договорените средства с изпълнителите.

Представянето продължи с напредъка по отделните участъци от Лот 3 на АМ „Струма“ (Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, трите подучастъка от тунел „Железница“ и Лот 3.2 „Крупник-Кресна“, по който в момента се извършват подготвителни дейности; Лот 3.3 е изцяло завършен).

Лот 3.1 е с приблизителна дължина от 12,6 км, като от тях първите 6,5 км са въведени в експлоатация още през 2019 г. В края на този участък следват 500 м, които се намират върху полу-виадукт в нов изкоп с размери: дълбочина около 120 м, дължина около 300 м, като г-жа Петева напомни, че именно там има свлачищни процеси. През м. август 2021 г. в АПИ е получено подробно геолошко проучване, заедно с идейно проектно решение за проблема, като след разглеждането му на Експертен съвет са върнати значителен брой забележки на изпълнителя. Очаква се след тяхното отстраняване, документите да бъдат разгледани в АПИ, след което да бъдат процедурирани към МРРБ в изпълнение на изискванията на ЗУТ за строителство в свлачищни територии. Г-жа Петева акцентира, че свлачището е с огромни размери, предстоят сериозни строителни и укрепителни дейности, които ще отнемат не по-малко от една година. В рамките на Лот 3.1, след тунел „Железница“ има още 6 км, като 3 км от тях вече са изградени с получен акт 15 още през 2020 г. – изпълнителят е отстранил всички забележки на АПИ по обекта и се очаква назначаване на Държавна приемателна комисия. Г-жа Петева допълни, че проблемни остават последните 3 км, които от една страна са включени в договора на изпълнителя по Лот 3.1, но от друга страна попадат в обхвата на ОВОС-а и са част от Лот 3.2 на АМ „Струма“, като в АПИ се разглеждат различни варианти за справяне с казуса.

В процес на строителство е и мостово съоръжение след първите 6,5 км на Лот 3.1, като по време на заседанието бе представено кратко видео за него. Г-жа Петева информира, че съоръжението се изгражда по т.н. система на потактово избутване. Тежестта на връхната конструкция (без асфалта) е 15 хил. тона, завършено е избутването на всички сегменти, както и връхната конструкция и на двете платна е изцяло направена. Очаква се този обект да бъде завършен в началото на м. декември 2021 г., но г-жа Петева обърна внимание, че тъй като 80 м от този обект попадат в

обхвата на предходния подучастък засегнат от свлачищни процеси, обектът не може да бъде введен в експлоатация преди да бъде отстранен проблемът с цялото свлачище. В заключение г-жа Петева информира, че общият физически напредък за този подучастък е 95%, а финансовото изпълнение е достигнало 87%.

Г-жа Петева продължи своята презентация с кратко видео за строителството на самия тунел „Железница“, където строителството е изпълнено на 82,6%, а финансовите плащания са достигнали до 77%. Г-жа Петева припомни, че това е най-дългият пътен тунел изграждан в България, с дължина около 2,2 км, който се изпълнява по т.н. „нов австрийски метод“.

Тя допълни, че продължават строителните дейности по моста след тунела (изградено е долното и средното строене, монтирани са ограничителните системи). По отношение на следващия подучастък след тунела – магистрален участък с дължина 1,4 км, който е в процес на изпълнение и се извършват асфалтови работи, г-жа Петева напомни, че тук също е констатирано свлачище. За него изпълнителят е представил допълнително подробни геоложки проучвания, представени са няколко варианта за укрепване, които са разгледани от Експертен съвет на АПИ. Предстои избора на окончателен вариант и процедирането му. Изпълнението за този подучастък е както следва: строителните дейности са достигнали 86%, финансовите плащания – 85,3%.

Г-жа Петева продължи с представянето на подготвителните дейности по Лот 3.2 на АМ „Струма“. В изпълнение на сключения договор за *„Изработване на технически проект и изпълнение на част от мерките за смекчаване въздействието на трафика върху дивите животни и птици в Кресненското дефиле и повишаване на безопасността в участъка“*, има разработен проект от изпълнителя, който е разгледан от АПИ, изпратен към МОСВ за съгласуване и към МРРБ за процедиране. Очаква се стартиране на дейностите. Паралелно с този договор от началото на 2020 г. се провежда мониторинг върху популациите на два вида сухоземни костенурки и два вида змии в Кресненския пролом. Получени са редица доклади от изпълнителя. Г-жа Петева информира, че заключението на изпълнителя от събраните данни е, че от всички видове змии, обитаващи района около пътя, двата целеви вида се срещат най-рядко. Г-жа Петева обърна внимание, че следващите стъпки в подготовката на Лот 3.2 са свързани с преразглеждането на екологичната документация, като за целта се очаква първо МОСВ да одобри

разработените специфични консервационни цели, по които АПИ са работили съвместно както с експерти от ЕК, така и с всички национални институции.

Г-жа Петева представи и напредъка по другия голям проект включен в рамките на ПО 2 – двата участъка на АМ „Европа“. Първият участък от Драгоман до Храбърско е завършен през 2020 г. и към момента има назначена държавна приемателна комисия. За втория участък от Храбърско до Софийския околовръстен път има изготвен технически проект, предстои одобрение на ПУП, след което ще стартират отчуждителните процедури. През м. февруари 2021 г. е обявена поръчката за избор на строител. През м. ноември е избран изпълнител и тече срокът за обжалване на решението на възложителя. Процедурата за строителния надзор също е била обявена, след което прекратена с решение на възложителя. Тръжната документация е преработена и изпратена за съгласуване в МРРБ. Предстои обявяване на процедурата. По отношение на подготовката на формуляра за кандидатстване е сключен договор с външен консултант, предоставени са му всички материали по проекта и се очаква до м. февруари 2022 г. подготвения формуляр да бъде предаден за съгласуване на ДЖАСПЪРС. За този проект е необходимо определянето на специфични консервационни цели за защитената зона на Драгоман. Очаква се тяхното финализиране.

Г-жа Петева продължи с проекта за „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“, който се финансира по приоритетна ос 4 и е стартирал през 2020 г. Тя изрази съжаление, че по проекта не може да бъде отчетен значителен напредък – има изготвен технически проект, но след разглеждането му от експертен съвет са получени твърде много забележки и коментари от членовете, чието евентуално изпълнение, ще доведе до съществени промени в сключения договор. Г-жа Петева информира, че се провеждат допълнителни срещи с всички организации, които са участвали в разглеждането на техническия проект и се търсят възможно най-добрите решения за реализацията на проекта.

По подготовка на проект „Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана - Враца“ финансовото изпълнение е 89%. За участъците от Видин до Монтана са изготвени технически проекти, докладите по ОВОС, докладите за оценка по съвместимост, извършени са одити по пътна безопасност на база идейни и технически проект, извършено е издирване на археологически обекти. За участъка от Видин до Ружинци е изготвен

комплексен доклад и предстои да се направи такъв и за участъка от Ружинци до Монтана. Тя напомни, че последният участък от Монтана до Враца е отпаднал от договора за БФП.

Проектът за подготовката АМ „Русе - Велико Търново“ също е в напреднал етап – има влязло в сила решение по ОВОС за цялото трасе, изготвен е доклад по оценка за съвместимост, извършено е разработване на ПУП, издирване на археологически обекти. Предстои провеждане на одит по пътна безопасност на база идеен проект и процедура по възлагане на предварителна оценка на съответствие на идейния проект.

Г-жа Петева продължи с представянето на кратка информация за подготовката на планираните за финансиране по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. големи пътни проекти, като обърна внимание, че освен тях АПИ планира да разработи и два проекта за пътна безопасност, проекти за интелигентни транспортни системи, както и такива за рехабилитация на втори и трети клас пътища.

Отново акцентира, че по отношение на Лот 3.2 на АМ „Струма“ предстои, след определянето на специфичните консервационни цели за двете защитени зони, да бъде извършен детайлен преглед на цялата екологична документация по проекта. Има избрани изпълнители за строителството на двата подучастъка – Лот 3.2.1 и лот 3.2.2, но все още не са сключени договорите с тях.

За следващия програмен период се планира изпълнението и на последната фаза от цялостния проект за обхода на гр. Габрово, включваща и тунела под връх Шипка. Тръжната процедура за проектиране и строителство е обявена през 2019 г., има избран изпълнител, но решението на възложителя се обжалва пред ВАС. През м. февруари 2020 г. е открита процедурата и за избор на строителен надзор и към момента продължава оценката на получените оферти. Г-жа Петева акцентира, че и за този проект ще е необходимо разработването на специфични консервационни цели, тъй като трасето преминава през територията на Природен парк „Българка“.

По отношение на проекта за АМ „Русе – В. Търново“, същият е разделен на 3 подучастъка: Русе – Бяла, Обход на гр. Бяла и Бяла – Велико Търново. Тръжната процедура за проектирането и строителството на подучастъци 1 и 2 е обявена в края на 2020 г. и се извършва оценка на получените оферти. Г-жа Петева информира, че

и за този проект ще бъде извършена проверка на екологичната документация във връзка с Natura зоните. Вече са проведени редица срещи с МОСВ с цел оказване на пълно съдействие от страна на АПИ.

Г-жа Галина Василева благодари за изчерпателната информация и даде думата за въпроси.

Г-н Николай Нецов (администрация на МС) зададе въпрос относно изпълнението на Лот 3.2. на АМ „Струма“ и по-конкретно след като подготвителните дейности за смекчаване въздействието върху околната среда се очаква да завършат 2023 г., след което ще се направи допълнителна оценка на алтернативите за трасе, то това означава ли че съществува вероятност да се промени избраното трасе, съответно да възникне необходимостта от разработването на нов ОВОС. Г-н Нецов попита как се планира във времето да бъде извършено проектирането, изготвянето на ПУП, извършването на отчуждителни процедури и археологически проучвания. Г-н Нецов се поинтересува дали все още са валидни офертите на избраните изпълнители и защо не се пристъпва към подписването на договорите.

Г-жа Петева отговори, че избраните изпълнители са потвърдили и удължили своите оферти до сключването на договорите. Допълни, че все още не разполагат с финален вариант на разработените специфични консервационни цели. Едва след тяхното изготвяне, би могло да се пристъпи към проверката на екологичната документация, след което може да се сключат и договорите с избраните изпълнители. Г-жа Петева изрази мнение, че към момента все още не може да се говори за нови ОВОС и ПУП-ове. Тя информира, че по отношение изпълнението на смекчаващите мерки се очаква те да приключат до средата на 2022 г.

Г-жа Галина Василева допълни, че тези смекчаващи мерки са само част от предписаните такива в ОВОС-а за проекта, като останалите ще бъдат изпълнени в рамките на самото строителство. Тя изрази съгласие с г-жа Петева, че към момента все още не се знае по кой вариант ще се изпълнява Лот 3.2 на АМ „Струма“. Съответно в случай, че се избере различен вариант, който е несъвместим с консервационните цели, то наистина ще е необходим друг ОВОС. Дори и да се потвърди съществуващия вариант, би могло да се наложи допълване на съществуващия ОВОС, който е от 2017 г.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) поздрави АПИ за постигнатия значителен напредък по отношение изпълнението на Лот 3.1 на АМ „Струма“, в това число и строителството на тунел „Железница“. Изрази мнение, че въпреки срещнатите проблеми от страна на АПИ и изразените опасения от страна на ЕК относно изпълнението на проекта в планираните срокове – проектът се движи с много добри темпове както по отношение на строителството, така и по отношение на финансовите показатели, което ще допринесе за навременното усвояване на средствата по ПО 2.

По отношение на Лот 3.2. на АМ „Струма“ г-н Сесилио се съгласи, че действително е свършен значителен обем от работа, като българските институции са действали с помощта както на екип от ЕК, така и на външно наети експерти към ЕК. Въпреки това, той отбеляза, че за в бъдеще остават да бъдат завършени още много дейности относно подготовката на проекта. Г-н Сесилио акцентира, че ЕК ще очаква ревизирания проект да бъде подаден до края на този програмен период, въпреки че същинското строителство ще се осъществи през следващия такъв – 2021-2027 г. Той допълни, че е необходимо България да разработи Пътна карта с всички стъпки относно подготовката на проектите и сроковете, в които тези стъпки ще бъдат изпълнени. И след това на тримесечна база ще се докладва на ЕК за изпълнението. Г-н Сесилио подчерта, че се очаква изпълнението на смекчаващите мерки, както и да се продължи с извършването на мониторинг на застрашените видове, за да се види дали приложените мерки дават резултат. Той изрази надежда, че българските институции няма да допуснат забавяне при реализирането на всички тези подготвителни дейности за строителството на Лот 3.2 на АМ „Струма“.

Г-н Сесилио обърна специално внимание и на подготовката на проектите за Програма „Транспортна свързаност“ и по-конкретно, че по отношение изпълнението на екологичните изисквания на европейското законодателство, българската страна следва на първо място да разработва специфични консервационни цели за проектите, след което да се пристъпва към разработването на ОВОС и другите екологични документи. Той информира, че в ЕК вече са получени и сигнали от неправителствени организации относно влиянието на проекта за тунела под връх Шипка върху околната среда. Г-н Сесилио подчерта, че ЕК ще проследява подготовката на тези консервационни цели не само по време на преговорите по новата програма, но и в рамките на самото ѝ изпълнение. Той

изрази надежда, че заинтересованите институции в лицето на УО на ОПТТИ, МОСВ, МРРБ и АПИ ще работят съвместно с цел постигане на детайлно и отлично подготвени проекти, които да отговарят на всички екологични изисквания.

Г-жа Галина Василева благодари на г-н Сесилио и изрази мнение, че българската страна вече е научила своя урок по отношение разработването на специфичните консервационни цели и изрази надежда, че този пропуск няма да бъде допуснат при подготовката на новите проектите в пътния и железопътния сектор. Тя сподели, че е запозната с необходимостта от разработването на Пътна карта, която да включва всички подготвителни дейности и сроковете за тяхното изпълнение за Лот 3.2. на АМ „Струма“, като поясни, че ще бъде подготвена след получаването на окончателните специфични консервационни цели. Г-жа Василева изрази опасения, че заложените в ПТС инфраструктурни проекти засягат чувствителни зони на Натура 2000 и това крие сериозен риск от забавяне както при подготовката им, така и при одобрението им. Г-жа Василева информира, че се полагат всички необходими мерки както от страна на УО на ОПТТИ, така и от АПИ и МОСВ с цел постигане на отлично подготвени инфраструктурни проекти.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“

Г-н Божидар Янков (директор на дирекция, ИАПД) представи изпълнението на проекта „Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав, чрез доставка на оборудване“ с обща стойност малко над 20 млн. лева. По единия компонент са доставени тръби за наноси, които ще съставляват плаващ тръбопровод, който ще бъде използван при драгиране на речното дъно и транспортиране на издрагирания материал на разстояние до 1 км. Фирмата доставчик е от гр. Габрово. Тръбите са складираны в базата на ИАПД и са готови за използване.

В края на м. март 2021 г. беше доставено драгажното съоръжение, т.нар. „дълбачка– „Янтра“. През м. юни 2021 г. е проведена официалната церемония по кръщаването й.

През м. септември 2021 г. е доставена и още една част от т.нар. „драгажна група“ – „понтон“. Той ще служи за претоварване на издрагираните седименти от драгата на шалан. Съоръжението е построено в корабостроителницата в гр. Гюргево и също е на разположение за работа.

Г-н Янков обобщава, че ИАППД вече има една истински добра „флотилия“, благодарение на европейското финансиране – плавателни съдове, технически средства.

Той показва и т.нар. „несамоходен шалан“ – плаващо техническо средство, което е тип „баржа“, на която се натоварват издрагираните материали – седименти и вода. Отваря се по надлъжната си ос и разтоварва материалите на подходящо, по-дълбоко място. Това съоръжение също е построено в корабостроителницата в гр. Гюргево, доставено е през м. октомври 2021 г. и е на разположение за работа през 2022 г.

Последният компонент от цялата драгажна група е „сърцето“ на този състав от съдове, а именно маневрен кораб. Същият се строи в корабостроителницата в гр. Гюргево. Очаквана доставка – в средата на м. март 2022 г.

За следващия програмен период ИАППД планира основен ремонт на оперативния кей в лимана на ркм 491. Кейовата стена е построена през 1913 г. и с течение на времето шпунтът е корозирал и конструкцията е компроментирана. Това е изключително опасно и затова ремонтът е изключително спешен и необходим. Индикативната стойност е около 4,5 млн. евро.

Предвижда се и доставка на специализиран кораб за обслужване на бреговата сигнализация. По 471 км. брегова ивица АППД отговаря за километричните знаци, на всеки километър, и другите специални знаци. Общо те са над 1000 броя.

Планира се също така и доставка на още една драга. За разлика от дълбачката, това е т.нар. „смукачка“ или „самонатоварваща, смучеща драга“. Необходимостта от нея е продиктувана от опита на АППД през последните няколко години – дълбачката и смукачката имат различни функции, в зависимост от ситуацията и необходимостта от дейностите по поддържане на корабоплавателния път.

Г-жа Василева изрази задоволство, че през м. март 2022 г. целият комплект и необходима техника за драгиране ще бъдат налични. Изрази задоволството си и от амбициозната програма, заложена за следващия програмен период и попита за проекта по ‚Fast Danube‘ (бърз Дунав).

Г-н Янков отговори, че ‚Fast Danube‘ не е в обхвата на оперативната програма, затова не го е споменал, но с колегите продължават ежедневната си работа по него, заедно с екипа на БАН, който разработва специфични консервационни цели за „Натура“-зоните. Очаква се проектът да бъде удължен с няколко месеца, за да се мине по всички необходими процедури по оценка на въздействието върху околната среда и в съответствие с природозащитните зони на „Натура 2000“.

След това ще се подготвят и следващите етапи на инвестиционния проект, за който през 2022 г. трябва да се вземе решение каква ще бъде формата на управление. Възможно е създаване на съвместно дружество между българската и румънската страна, отговорно за изпълнението и управлението на инвестиционния проект, както и на Европейска група за териториално сътрудничество. Очакват се и конкретни срещи по този въпрос. Все още не може да се предвиди нито стойността, нито времевата рамка на следващия инвестиционен проект, но със сигурност това ще е след 2023 г. Инвестиционните разходи по проекта ще да бъдат разделени между България и Румъния.

Не бяха отправени коментари или въпроси и представянето продължи по дневния ред.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Г-жа Анна Натова (директор, ДППИ) запозна участниците с проектите на ДППИ, а именно четири проекта – два по Приоритетна ос 4 и два по Приоритетна ос 5.

Проекти по приоритетна ос 4

- По проект *BG16M1OP001-4.001-0005* „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“ договорът за БФП е 1 320 000 лв., а срокът за изпълнение е м. август 2023 г. Проектът има за цел да предостави висококвалифицирана и специфична консултантска помощ.

Сключен е договор с фирма „ПОРТ КОНСУЛТ“ ДЗЗД на стойност 1 193 000 лв. за изпълнение на основните дейности от проекта, като дейности 1, 2 и 3 вече са изпълнени и в момента се работи по дейност 4, която е свързана с мониторинг и контрол в процеса на доставка и инсталация на оборудването, както и мониторинг и контрол в процеса на внедряване на ИП (информационна платформа). Предстои организиране на целево обучение, срещи и семинари. Дейностите по този договор са изпълнени на 80%, а верифицираните разходи са 933 124,77 лв.

- По проект *BG16M1OP001-4.001-0015* „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“ договорът за БФП е в размер на 12 782 782,88лв., а срокът за изпълнение е 30 октомври 2022 г. Основни цели на проекта са „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“, както и „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет в ключови мрежови инфраструктури“.

Г-жа Натова представи и фирмите, с които ДППИ има сключени договори. С „ИДЕА СЕРВИЗ“ ЕООД договорът е на обща стойност 64 730,00 лева. Съоръженията вече са доставени и въведени в експлоатация. Тя поясни, че в рамките на проекта „Техническа помощ“ е било установено, че за морските пристанища е необходимо само подобряване на съществуващата организация за управление на отпадъците от корабоплавателната дейност, допълвайки, че това е свързано с бъдещите планове на ДППИ за обособени зони за яхти и обслужващи кораби на пристанищата във Варна и Бургас. Г-жа Натова наблегна, че основен акцент на проекта са речните пристанища, като чрез него ще се въведе цялостна организация за стимулиране на корабите да предават отпадъците си в ППС. Ще бъде въведена система за индиректни такси за отпадъци.

Презентацията продължи с втория договор, който е за „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските речни и морски пристанища за обществен транспорт с национално значение“. Изпълнител на този договор е „Ламор Корпорейшън Аб“, като общата му стойност е 9 203 999,00 лв. Всички доставки, които са предмет на договора

вече са извършени, а необходимите обучения са извършени в периода 19-21 октомври 2021 г. Подписан е окончателен приемно-предавателен протокол и договорът е изпълнен.

Г-жа Натова показва снимки от обучението и оборудването, като добави, че оборудването ще бъде позиционирано във Варна и Русе. Сключен е договор с пристанищен оператор, който ще експлоатира това оборудване. Договорът е по модел на договорите на Европейската агенция по морска безопасност. Третият договор, с който продължи презентацията на г-жа Натова е за „Изпълнение и внедряване на интегрирана информационна платформа в българските пристанища“. Изпълнител е „Стемо ИИС“, а общата стойност е 3 492 770, 51 лв. Договорът е в процес на изпълнение, като дейностите по него са изпълнени на 80%. Етап 1, 2, 3 и 4 от сключения договор са изпълнени и предстои изпълнението на Етап 5 „Обучение“.

Целта на тази система е да се интегрират всички налични данни в информационните системи на ДППИ, които се обработват, анализират и имат пряк принос към опазването на околната среда.

Четвъртият договор „Мерки за публичност, информация и комуникация“ е на стойност 19 980 лева, с изпълнител „Ди Ем Ай Дивелопмънт“ ЕООД и е в процес на изпълнение. На 20 април 2021 г. е проведено публично събитие, изготвен е медиен мониторинг, изработени са и са поставени временни информационни билбордове. През месец март 2022 г. се планира заключително събитие. Верифицираните разходи са в размер на 9 591 268,23 лв.

Проекти по приоритетна ос 5

- Презентацията продължи с проектите по ПО 5. *Проект BG16M1OP001-5.001-0025 „Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОПТТИ 2014 – 2020 г.“* е с БФП в размер на 973 700 лв. и е със срок на изпълнение до 30 юли 2022 г. Цели повишаване капацитета на служителите на ДППИ, ангажирани с процеса на подготовката, изпълнението, управлението и мониторинга на проекти по ОПТТИ. Има сключен договор с изпълнител. По Дейност 1 „Провеждане на общи и специализирани обучения, работни срещи и учебни визити за служителите на ДППИ“ са проведени 33 обучения

от заложените 74 тематични мероприятия - обучения, работни срещи и учебни визити. По дейност 3 „Информация и комуникация“ изпълнителят е изготвил необходимите материали за провеждане на обученията.

В резултат от изпълнението на проекта ще бъдат обучени 80 броя служители на ДППИ, което е почти 25 % от персонала на предприятието. Верифицираните разходи по проекта към 15 ноември 2021 г. са 373 513,69 лв.

- По проект *BG16M1OP001-5.001-0026* „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“ договорът за БФП е в размер на 2 671 900,00 лв., а срокът за изпълнение е 31 октомври 2023 г. Основната цел е подпомагане на ДППИ в качеството му на бенефициент при подготовката на проекти за следващия програмен период. Има сключен договор с „Българска консултантска организация“ ЕООД със срок на изпълнение до м. септември 2023 г.

Проектът включва: „Изготвяне на предпроектни проучвания за реализацията на до 9 проекта“, „Изготвяне на Анализи „разходи – ползи“ (АРП) / Анализ за социално-икономическата ефективност на проектите / Анализ за ефективност на разходите или друг аналогичен инструмент, приложим за периода 2021-2027 г. за до 9 проекта“, „Изготвяне на документи, свързани с процедурите за околна среда и по-конкретно за дейностите, свързани с прилагането на превантивните механизми за опазване на околната среда (ОВОС) за проектите, предвидени за финансиране за периода 2021 – 2027 г.“ (където е приложимо) и „Изготвяне на документи (вкл. формуляри за кандидатстване и технически спецификации), необходими за кандидатстване за до 9 проекта, съгласно приетите регламенти и директиви за програмен период 2021-2027 г.“. Верифицираните разходи по проекта към 15 ноември 2021 г., са 35 329,10 лв.

Представи проект „Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM - PCS)“, който е предвиден за финансиране в програмен период 2021-2027 г. по който има сключен договор с изпълнител. Дейност 1 „Разработка на системен проект“ е

изпълнена, а Дейност 3 „Внедряване на специализиран Софтуер“ е в процес на изпълнение.

Г-жа Натова изрази готовност в случай, че останат средства по приоритетната ос, от ДППИ са готови да реализират този проект в рамките на ОПТТИ.

Г-жа Галина Василева направи кратко обобщение на представената от ДППИ презентация. Проектите се изпълняват много добре и в установените срокове, като за се оформя сериозна заявка от ДППИ за програма „Транспортна свързаност“. Предвид подготовката на споменатите в презентацията 9 проекта.

След своето изказване, г-жа Василева даде думата за въпроси и коментари.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) обърна внимание на това, че в презентациите (на АППД и ДППИ) следва да се представят ползите от инвестиции, както и какви са постиженията. Специално за проектите на АППД е важно да се представи какви са ползите от инвестициите във вътрешните водни пътища, включително и за безопасността. По отношение на проектите на ДППИ, включително тези за подготовка, е важно да се представят цели. Проектите са крайният етап на програмирането. Важно е какво се цели и какви ще са резултатите и едва тогава да се говори за начините на изпълнение (проектите). В момента презентациите са фокусирани основно върху последната част – проектите. Този коментар касае и дискусиите за 2021-2027 г. Вместо да се дава списък с проекти, е важно за всички (ЕК, бенефициенти, УО) да се знае какви цели искаме да постигнем – по отношение плавателните характеристики на р. Дунав, по отношение на пристанищата. За да може да се прецени дали предложените проекти, са най-подходящите за постигане на целите. Необходимо е най-напред да са ясни целите и очакваните резултати и след това да се определят проектите.

Г-н Сесилио подкрепя усилията за обучения по линията на ос 5 „Техническа помощ“. Не само за ДППИ, но и за други бенефициенти, за да се подобри процеса на работа. За пример той посочи, че е необходимо засилване на капацитета за провеждане на обществените поръчки, предвид процентът на допусканите грешки. Отчитайки засиления брой обучения за персонала на ДППИ, е важно да се оцени какви са подобренията след обученията. Особено когато се отделя висок бюджет за това.

Г-н Сесилио се обърна към г-жа Василева с призив, че трябва да обмисли дейностите около техническата помощ за 2021-2027 г., обученията да целят подобряване изпълнението на бенефициентите, УО и други ключови партньори. Обучения, които да подобрят управлението и да намалят слабостите. Не само по отношение на обществените поръчки, а цялостното управление. За пример доста често г-н Сесилио е посочвал управлението на „Метрополитен“ ЕАД, който бенефициент винаги изпълнява сроковете, без закъснения. В тази връзка той предложи на останалите бенефициенти да обменят опит с „Метрополитен“ за това как се справят на време и как преодоляват проблемите. Такова споделяне на опит ще е от полза за всички останали бенефициенти по програмата.

Г-жа Галина Василева благодари за коментарите и препоръките, като допълни, че за следващото заседание на комитета Управляващият орган ще се постарее да представи повече информация за резултатите и въздействието на проектите. Тя обърна внимание и на коментара за обученията, като обясни, че УО се старее да провежда такива, въпреки обстановката в страната. Отбеляза, че техническата помощ за следващия програмен период е с намалена стойност. Г-жа Василева допълни, че се работи в посока „обмяна на опит“ на „Метрополитен“ с останалите бенефициенти. Планирано е такова събитие за м. декември 2021 г.

Г-жа Василева поясни, че най-вероятно не всички проекти ще могат да бъдат финансирани по програма „Транспортна свързаност“.

Г-жа Натова благодари за коментарите и допълни, че в този списък проектите са инфраструктурни, като подчерта, че по-големите от тях са свързани с подобряване на пристанищната речна инфраструктура. Тя наблегна на това, че проектите, които ДППИ изпълнява допринасят за изпълняване на публични функции и поети международни ангажименти. В своето изказване, тя обърна внимание и на обученията, като обясни, че те са в различни области, например за държавни помощи, за екологични оценки, драгиране и др. Които обучения са специфични и изключително полезни за експертите в ДППИ.

Г-жа Василева допълни, че обучения са необходими, ефектът от тях ще е пряк и ще има добри резултати.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ИА „Морска администрация“

Г-жа Красияна Николаева (началник на отдел, ИАМА) представи приключилите проекти по ОПТТИ, като започна с проект *„Извършване на предпроектно проучване и изготвяне на пакет документи за проект: „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в българския морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОПТС)“*. В периода юли 2019 г. – септември 2020 г. е извършено предпроектно проучване за проект БМОПТС, като са се изготвили анализ и оценка на съществуващото положение, както и концепция за разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии. Друг изпълнен проект по Програмата е *„Модернизиране на материално-техническата база и създаване на възможност за работа от всяка точка на служителите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА)“*. Проектът се е осъществил вследствие на създадената обстановка от COVID пандемията.

Тя продължи с информация за предприетите дейности от ИАМА по бъдещата програма *„Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.* Проектът за *Българска морска система за безопасност (БУЛМАС)* се предвижда да бъде прехвърлен от ОПТТИ към ПТС поради необходимост от преработка на тържната документация. Предстои последно съгласуване и стартиране на процедурата.

След това г-жа Николаева продължи с проектно предложение *„Изграждане на брегови център за наблюдение и ефективен контрол на трафика в териториално море и изключителната икономическа зона на Република България“*. Администрацията е планирала надграждане на бъдещата система до център за наблюдение на трафика и дейностите свързани с морските пространства. Основната функция на Центъра ще бъде свързана с упражняване на общ контрол на корабоплаването в морското пространство на Р. България, отнасящо се до международните правила за предпазване от сблъсък на море, изпълнението на изискванията към корабите по отношение на задължителните докладвания и контрол на незаконното замърсяване от корабоплаването.

Третото проектно предложение е свързано с придобиване на два специализирани многофункционални кораба, чрез които да се осъществяват функциите, свързани с осигуряването на безопасността и сигурността в морските пространства на Република България, както и за реакция при комбинирани инциденти (търсене и спасяване, пожари, замърсявания на морските пространства).

Г-жа Галина Василева благодари на г-жа Николаева, като обърна внимание, че проекта БУЛМАС е важен и трябва да се осъществи. Дадена е заявка да се включи в новата ПТС, но тя все още не е одобрена и проекта още е на ниво предложение. Ще е необходима солидна обосновка при представяне на проектните предложения, не само за БУЛМАС. С оглед на вече осъществените проекти (по ОПТТИ и по други програми).

Думата бе дадена на **г-н Аурелио Сесилио** (ЕК), който поиска да се изяснят причините защо проект БУЛМАС да не може да бъде изпълнен в настоящия програмен период. Като сподели, че проектът бързо трябва да се осъществи, тъй като се отнася за сигурност и опазване на околната среда. ЕК подкрепя проекти, свързани със спасителни операции и с опазване на човешкия живот и околната среда. Поисква да разбере и какви са потенциалните икономически предимства за страната от изпълнението на проекта. Необходимо е да става ясно, до какви ползи за българската икономика водят подобен вид проекти.

Г-жа Красияна Николаева разясни, че за проект БУЛМАС се е наложило допълване на тръжната документацията, във връзка с изисквания по Закона за защита на класифицираната информация. Очаква се съгласуване от НСИ на схемата за класифициране на отделните етапи на обществената поръчка. След което ИАМА ще обяви процедурата. С оглед спазването на сроковете за изпълнение на дейностите предвидени по проекта и приключването му, УО е препоръчал прехвърляне на проекта в новия програмен период.

Що се отнася до икономическите предимства, чрез изграждането на брегови център за наблюдение и ефективен контрол на трафика в териториално море, интегрираната информационна система и двата многофункционални кораба, експертите от ИАМА считат, че ще се обхване цялостно процеса за търсенето, спасяването и предотвратяване на замърсяване в българските морски пространства.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

„Метрополитен“ ЕАД

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) информира, че през настоящия период 2014-2020 г. са завършени двата етапа на линия 3 на метрото. Първият етап е приключил 2020 г. с 8 км с 8 метростанции от „Красно село“ до „Хаджи Димитър“. В рамките на едногодишния срок след завършването му е трябвало да приключат всички дейности, свързани с разплащанията. Г-н Братоев показва слайд, на който се виждат параметрите на етапа. Визуализира пред участниците в КН схема на участъците от метрото в София, изградени през 2016-2021 г. с финансиране от ОПТТИ 2014-2020 г. и съфинансиране на СО. След това беше представено финансово изпълнение – разходи по проекта за трета метролиния, етап 1. От предвидената обща сума (397 млн. евро) 250 хил. евро са останали неусвоени понеже са налични непризнати разходи. Г-н Братоев отбеляза, че верифицираните от УО разходи са 390,05 млн. евро, остават за верифициране 7,07 млн. евро. Представи се снимков материал с етапи от изпълнението на етап 1.

Относно етап 2 (участъкът от Красно село до Овча купел), където делът на съфинансиране от СО е по-голям. Общата стойност е 101,58 млн. евро, от които 34 млн. евро са съфинансирани. Строителството е завършило на 24 април 2021 г. Строителите са представили банкови гаранции и затова е завършило окончателното разплащане на проекта – на първия и втория етап. Г-н Братоев съобщи, че верифицираните средства са в размер на 96,87 млн. евро, оставащите за верифициране са на стойност 4,71 млн. евро.

Г-н Братоев представи снимков материал на някои станции от етап 2, както и на метродепо „Земляне“, подвижния състав и автоматичните преградни стени.

Г-н Братоев информира участниците в КН, че участъкът от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ с 1 метростанция е завършен през програмен период 2014-2020 г. останал като преходен от предходната оперативна програма (ОПТ). Половината от него е завършен през 2016 г. и не съществуват проблеми, свързани с него. Относно финансовото изпълнение г-н Братоев заяви, че всичко е приключило и представи снимки на МС „Витоша“.

По приоритетна ос Техническа помощ е осигурено финансиране за подготовка на проекта по етап 3 (на трети метродиаметър), Лот 2 „Гео Милев – Слатина- бул.

Цариградско шосе“. Подготовката е приключила и са проведени тръжни процедури. Не са налични финансови ангажименти, свързани с проекта. Г-н Братоев показва визуализация на някои от метростанциите от това разширение.

Другият проект, който се е реализирал през този програмен период е за проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне за 12 метростанции от линия 1 и линия 2 на метрото в София от ПО 4, поради предишни инциденти. На две от станциите преградните врати са били монтирани през 2020 г. Към датата на докладване на 5 станции е приключил монтажът, очаква се 2022 г. на още 5 станции да бъдат монтирани автоматични преградни врати. Относно физическото изпълнение на проекта г-н Братоев съобщи, че е 56 %, а финансовото е 48%. Очаква се през 2022 г. проектът да приключи на 100%.

Г-н Братоев показва снимков материал на монтирани автоматични перонни преградни врати на две станции. В периода 16-17 ноември 2021 г. е имало посещение от колеги от метрото в гр. Лисабон във връзка с автоматиката на третата линия. Те са имали намерение да извършат модернизация на старите линии. Били са съпроводени от Сименс и са дошли да се запознаят с автоматиката на българското метро. Интерес са проявили и към вертикалните прегради предвид нещастните случаи при тях.

Г-н Братоев представи обществените ползи след завършването на Линия 3. Той посочи, че най-добрият показател е, че са направени три връзки с националната железопътна мрежа. Намалението на трафика е от 25 до 30 %. Намалението на вредните газови емисии е от 90 хил.т.год за цялото метро, 11 хил.т.год за новите участъци. Спестеното време на пътниците е около 160 хил. човекочаса дневно

Г-жа Василева благодари на г-н Братоев за кратката и изчерпателна презентация и обобщи, че всичко е завършено по двата основни проекта, които са финансирани по програмата. По проекта са налични окончателен доклад и окончателно искане за плащане. До края на 2021 г. се очаква да приключи прегледа от УО и да завършат верификацията и сертификацията по проекта. Г-жа Василева отбеляза, че и други държави черпят от опита на успешно изпълнените проекти от страна на „Метрополитен“ ЕАД. Тя отбеляза, че г-н Братоев винаги представя в презентацията обществените ползи от инвестицията. Подчерта, че очаква от всички бенефициенти това представяне на следващите комитети за наблюдение.

Г-жа Василева даде думата за въпроси и коментари.

Г-н Вълко Станев (БХК) благодари на г-н Братоев за възможността в метрото да се пътува с безконтактни дебитни карти, което значително намалява риска от разпространението на COVID 19.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) благодари на г-н Братоев за презентацията и го поздравя, както и екипа му за успеха в изпълнението на проекта за гр. София. Г-н Сесилио подчерта, че иска да наблегне на последния слайд от презентацията на г-н Братоев. На него е представено позитивното влияние и резултатите от важната инвестиция в метрото, за да се осигури безопасен, устойчив и чист транспорт за жителите на град София. Г-н Сесилио приветства усилията на „Метрополитен“ относно осигуряването на интермодални връзки на метрото с останалите форми на общественя транспорт. Подчерта, че бъдещите инвестиции в софийското метро ще бъдат финансирани от Плана за възстановяване и устойчивост. Това не означава, че ЕК и нейните служби ще обръщат по-малко внимание на инвестициите в софийското метро, по-скоро става въпрос за ребалансиране на териториалното разпределение на инвестициите с цел преодоляване на различията между отделните региони в България. ЕК е препоръчала на българските власти да се фокусират върху инвестициите в по-малко развитите региони.

Той наблегна на значението на инвестирането в общественя транспорт като се продължи инвестирането в устойчивите форми на общественя транспорт в други български градове, както и да бъдат подобрени връзките между градски центрове и техните обкръжения. Той наблегна, че дори в провинциалните региони трябва бъдат промотирани обществени ползи на общественя транспорт. Г-н Аурелио Сесилио изрази надежда в бъдещите инвестиции на следващия програмен период да се обърне внимание и на другите видове транспорт освен метрото: трамваи, чисти автобуси, жп транспорт, които ще допринесат за подобрен начин на живот на българските граждани, както и на българската икономика. Г-н Сесилио отбеляза, че ще се радва на всякакви опити, които да направят транспортната система по-чиста и добре устроена. Инвестициите в Софийското метро, а именно в автоматичните врати гарантирали по-високото ниво на предпазване на хората. Той отбеляза, че това е един положителен елемент на качеството на инвестициите, които се извършват в софийското метро. Г-н Сесилио още веднъж отправи

специални благодарности и поздравления за постиженията към екипа на „Метрополитен“.

Г-жа Василева благодари за добрите коментари от страна на г-н Сесилио. Тя отбеляза, че за новия период в действителност е трудно да се разделят с такъв добър бенефициент, но и други райони ще бъдат в приоритет относно развитието на интермодалния транспорт.

Г-н Братоев благодари на г-н Сесилио за коментарите и подчерта, че новите участъци ще бъдат финансирани от Плана във връзка с ограничението за Кохезионната политика. Той обясни, че делът на общината е много голям 53 %, а помощта от ЕС ще е едва 47 %. Г-н Братоев изрази надежда следващите години да бъде завършена третата линия и след това да се говори за по-мощна работа и по другите проекти, които ще се изпълняват в София.

**ПРЕДСТАВЯНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО
ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.
ПРЕДСТАВЯНЕ НА НАПРЕДЪКА И ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА
КОМУНИКАЦИОННИТЕ ДЕЙНОСТИ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.**

УО на ОПТТИ

Г-жа Миглена Белякова (УО на ОПТТИ) отбеляза, че целта на комуникационните дейности е да представи на широката аудитория по достъпен начин колко важни са проектите, които се изпълняват по ОПТТИ, защо са толкова сложни, времеемки, на висока стойност, като същевременно се подчертае на аудиторията подкрепата на ЕС и ползата от проектите.

Г-жа Белякова поясни, че през периода от месец май до месец октомври 2021 г. са изпълнени успешно няколко мащабни медийни комуникационни кампании. Мащабността и широко обхватността на кампаниите се дължи от броя на медиите, които са включени, географското покритие и обхвата на широката аудитория. Една от тези кампании е национална кампания в печатни и онлайн медии, проведена през месеците юни, юли и август 2021 г. В нея са включени над 15 печатни издания в това число национални и регионални медии. Кампанията е проведена синхронно в онлайн медии, като са включени 10 новинарски, 5 бизнес сайта и електронни пощи. По време на кампанията са изпълнени проактивни дейности в социални медийни платформи, като общественото внимание се фокусира върху програмата и ползата от проектите.

Г-жа Белякова продължи с информацията, че през периода е проведена регионална радио-кампания в областите Пловдив, Бургас, Благоевград и Русе. Сключени са 16 договори с локални /местни/ радиостанции, а материалите са излъчвани съгласно утвърдени медийни планове през периода от месец май до месец октомври 2021 г. В плановите са включени разнообразни информационни материали: репортажи, интервюта, анкети, игри със слушатели, тематични рубрики. Всички журналистически материали се споделят в радио ефир и онлайн /интернет-страниците на радиата и социални канали/. Регионалната радио-кампания постига мултиплициран ефект: от радио ефира авторските журналистически продукти остават налични за споделяне и след времето на първоначално излъчване. Всички видове материали, произведени по време на кампанията и излъчени по договори с радиостанции, са налични и достъпни на официалния сайт на ОПТТИ.

Официалната страница на ОПТТИ е част от единния информационен портал www.eufunds.bg. Страницата се поддържа в непрекъснат режим на работа, актуализира се при възникнала необходимост и съдържа актуални новини, процедури и списък на операциите.

Г-жа Белякова продължи с представянето на социалните мрежи и платформи, които програмата управлява. Тя подчерта, че тези канали имат съществен дял от комуникационния микс и дейностите по програмата. Този приоритет на социални мрежи и платформи се дължи на обстоятелството, че през последните година – две, поради COVID пандемията, комуникацията от офлайн е преминала предимно онлайн на глобално равнище.

Г-жа Белякова акцентира върху любопитна графика, която представя данни от две представителни социологически проучвания. От тях става ясно, че най-популярната социална мрежа в България е Фейсбук, с рейтинг от 86% популярност през м. август 2020 г., в сравнение с 81% популярност през април 2019 г. Следващата платформа, радваща се на вниманието на аудиторията в България, е Ютюб с дял от 34%, съгласно данните от 2020 г. На трето място е Инстаграм – с 21% популярност. Регистрирани са и други социални мрежи в България, които имат популярност, но техният дял е относително минимален. ОПТТИ има създадени и развити профили в първите три цитирани социални медии. Те са избрани не само защото са популярни, а и защото са много подходящи като тип канали за разпространение на информация относно програмата и проектите. Ютюб каналът

на програмата е платформа, с която УО има най-богат и продължителен опит, повече от 5 години. Броят на абонатите е 2360, а през периода май - октомври 2021 г. са публикувани 14 авторски материали. Инстаграм профилът на програмата е с 494 регистрирани последователи. Фейсбук страницата на програмата има сравнително кратка история: създадена е през м.юли 2020 г., но темповете на развитие са много бързи, експанзията при нея е изключително сериозна. Фейсбук страницата на ОПТТИ има 2465 последователи, в последните месеци се регистрира интензивно развитие и широко покритие.

Г-жа Белякова обърна внимание, че при профилът на аудиторията на социалните мрежи на програмата се забелязват известни различия: Фейсбук страницата регистрира най-много последователи във възрастова група 35-44 години, докато при Инстаграм преобладава възрастовата група 25-34 години и абонатите са повече мъже. Предпочитанията и спецификите са обясними предвид тематиката, материалите и начина на споделяне на информацията.

Г-жа Белякова обърна внимание на най-интересните публикувани материали във Фейсбук страницата на програмата според аудиторията: потребителите харесват предимно материали на тема железопътен транспорт, като конкретен пример е публикацията за проекта „Пловдив – Бургас“, постигнал покритие на около 96 хиляди души.

Г-жа Белякова акцентира в презентацията си върху една по-различна и нестандартна комуникационна кампания, проведена във Фейсбук страницата на ОПТТИ. Тя поясни, че стандартният подход включва създаване и разпространение на материали /постове/, които популяризират програмата и проектите чрез конкретен текст и изображения, най-често снимки. Нетрадиционната кампания беше озаглавена „Транспортни вдъхновения“. Предвид спецификата на летните месеци, които са период на активни пътувания и почивка, аудиторията е във „вакционен режим“, но честотата на публикациите в страницата е необходимо да бъде запазена; затова се залага на по-развлекателно съдържание, което да бъде прилагано на потребителите и да задържа тяхното внимание.

Г-жа Белякова посочи, че в началото на месец август 2021 г. стартира поредицата „Транспортни вдъхновения“. Публикувани са над 20 поста, които промотират инфраструктурни проекти по нестандартен начин – цитират се литературни произведения на популярни български автори едновременно с цитирането се

поместват красиви снимки, които показват конкретен обект и информацията в поста се допълва от кратки факти и данни за проекта. Г-жа Беякова допълни, че кампанията е предизвикала интересът на аудиторията.

Г-жа Беякова представи следващата дейност, изпълнена през периода – професионално фото и видео заснемане. През периода са заснети обекти: жп гара Карнобат, жп гара Подуяне, жп гара Казичене, МС „Мизия“/линия 3, Западна дъга на Софийски околовръстен път, АМ „Струма“, Лот 3.1 Благоевград – Крупник и тунел „Железница“ и Лот 3.3 Кресна – Сандански. В резултат на тази дейност са произведени над 350 броя професионални фотографски изображения, над 90 минути селектирани и обработени панорамни видео кадри, над 40 минути наземно видео и 7 броя презентационни видео клипа. Г-жа Беякова подчерта, че заснетите кадри от въздуха са изключително подходящи за представяне на инфраструктурни проекти, каквито се изпълняват по програмата.

Г-жа Беякова демонстрира на аудиторията видео клип на тема жп гара Карнобат, като пример от работата по тази дейност.

Г-жа Беякова продължи с информация относно планирани дейности и комуникационни активности за 2022 г., а именно: поддържане и актуализиране на официалния сайт на програмата в портала www.eufunds.bg, поставяне емблемата на Съюза, организиране и провеждане на годишно публично събитие, развитие на мрежата от комуникационни експерти, обучения и семинари, изработка на рекламни и промоционални материали, организиране и провеждане на информационни кампании, изработка на аудио-визуални материали, развитие на профилите на програмата в социалните медии.

Г-жа Василева даде думата за въпроси и отговори.

Г-н Аурелио Сесилио сподели, че качеството на изпълнените комуникационни дейности, в това число качеството на произведените материали, е високо. Положените усилия са сериозни, въпреки това той изрази учудване, че нивото на запознатост и осведоменост е ниско, според социологическите данни на последно проучване, направено от Евробарометър. На конкретен въпрос в проучването относно осведомеността на гражданите за проекти, които се изпълняват в техния регион и подобряват техния живот, разочарование е ниският процент в Евробарометър, имайки предвид инвестициите в Кохезионната политика, които са

съществени по обем и мащаби. Г-н Сесилио обърна внимание, че има значение как е зададен въпросът, поради възможни интерпретации. Той допълни, че често хората наистина нямат представа за ползите, които получават от проектите и заключи, че е много важно да се обяснява за влиянието и подобренieto, които тези инвестиции носят за всеки гражданин.

Г-н Сесилио изрази мнение, че за бъдещи комуникационни кампании е добра идея да има послания с добавена стойност за аудиторията, особено на локално ниво, да се подобри комуникацията и да се вдигне нивото на запознатост, като посланията са близко до гражданите.

Г-жа Василева изказа мнение, че цитираното число от 35% се отнася за всички оперативни програми в България, а не конкретно за ОПТТИ, но независимо от това процентът е нисък. Тя покани колегите от отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, които следят данните от социологически и други проучвания на национално и европейско ниво, да изразят своето становище.

Г-жа Ангелина Виденова, старши сътрудник и ръководител на проект *„Популяризиране на ОПТТИ сред широката общественост чрез сътрудничество с електронни медии и извършване на социологически проучвания“* припомни, че УО на ОПТТИ е провел национални представителни социологически проучвания в две поредни години. Цитираният процент на осведоменост и запознатост, а именно 35% , се отнася за национално ниво и за всички програми в България. За ОПТТИ нещата са по-различни: програмата регистрира 80-85% разпознаваемост и запознатост. Г-жа Виденова допълни, че усилията са в посока този резултат да бъде подобрен, като тя отбеляза, че одобрението на програмата е много високо – 95%. Тя заключи, че УО на ОПТТИ не може да влияе за запознатостта на национално ниво и за другите програми. УО на ОПТТИ изпълнява конкретни планирани комуникационни мерки. Даде пример с изпълнена регионална радио кампания. Допълни, че предстои да бъде стартирана нова кампания в социалните мрежи, като за нея е спечелен бюджет директно от Европейската комисия. Новата кампанията е на тема МС „Горна баня“ и транспортния хъб, за линия 3 на метрото и за хората, които я ползват, както и конкретните ползи за хората.

Г-жа Василева благодари за пояснението и даде думата на г-н Вълко Станев.

Г-н Станев (Български Хелзинкски комитет) изказа мнение, че на фона на правилно подбрани медии и канали, както и ясно послание към аудиторията, процентът на разпознаваемост е нисък. Той изрази учудване от ниския процент на осведоменост на национално ниво, цитирани от Евробарометър, при положение, че комуникационната стратегия е направена по правилата. Г-н Станев направи предложение да се включи приложението „Тик ток“ с кратки видео клипчета до 30 секунди.

Г-жа Василева благодари за предложението и отбеляза, че УО анализира възможностите за използване на всякакви комуникационни канали, които са подходящи за целевата аудитория. Тя подчерта, че процентът, който се отнася за ОПТТИ е висок и програмата е изключително разпознаваема и одобрявана. Всички комуникационни материали са достъпни онлайн по всяко време на сайта и в социалните мрежи.

Не бяха отправени други коментари и въпроси, с което се премени към последната точка от дневния ред.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Представители на ЕК

Председател на КН

Г-жа Галина Василева благодари на всички участници, както и на бенефициентите за интересните презентации и за свършената работа. Също така тя, обобщава, че през оставащите две години от изпълнението на ОПТТИ е необходимо да се ускори изпълнението на незавършилите проекти. След което даде думата на г-н Сесилио.

Г-н Аурелио Сесилио благодари за милите думи. Благодарил е за цялостната организация на събитието и предоставените предварително на английски език материали. Благодарил е и на бенефициентите за всички положени усилия и за изключителните презентации.

Той обобщава, че програмата показва напредък, но също така остават и предизвикателства до нейното приключване. Необходимо е да се работи за смекчаването на пречки, както и да се покаже ефекта, който програмата има за българската икономика и за българските граждани. В същото време следва да се

продължи с подготовката на следващата програма, за да има готови проекти, възможно най-скоро.

Г-н Сесилио представи лично обръщение, предвид предстоящо напускане на заеманата от него позиция. На нея той е отговарял последните близо 5 години за изпълнението на Кохезионната политика в България. Едно сериозно предизвикателство, което в същото време е било и вълнуващо. Понякога отправяните от него послания са били изключително сурови, но целта е била да се помогне за изпълнението на ОПТТИ. Той изрази благодарност към всички членове на комитета за съвместната работа. Благодарни и за възможността да посети различни региони на България и различни инфраструктурни обекти по програмата. Благодарни на г-жа Василева и нейния екип за цялостната съвместна работа и за професионализма. Пожела успех в приключването на програмен период 2014-2020 г. и при преговорите и изпълнението на проектите за период 2021-2027 г.

Г-жа Галина Василева благодари на г-н Сесилио от името на всички присъстващи. Благодарни и за приноса и усилията на г-н Сесилио към изпълнението на ОПТТИ. Изрази надежда, че г-н Сесилио отново ще има възможност да посети обекти, изпълнявани по програмата.

Нямаше допълнителни коментари или изказвания, с което заседанието бе закрито.

Взети решения от 25-26.11.2021 г.:

На заседанието не са гласувани решения от КН на ОПТТИ.

София, 19.01.2022 г.

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

/Г. Василева/

Проверен от:

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

Обобщен и редактиран от Момчил Марков – държавен експерт, дирекция КПП:

Изготвен от експерти на отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП/Секретариат на КН на ОПТТИ

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

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ

1. инж. Галина Василева, председател на КН на ОПТТИ, МТС (присъствено)
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС (присъствено)
3. Анита Ангелова, началник на отдел, МТС (онлайн)
4. Екатерина Алексиева, държавен експерт, ЦКЗ, МС (онлайн)
5. Цветан Владиков, държавен експерт, МС (онлайн)
6. Николай Нецов, държавен експерт, МС (онлайн)
7. Никола Петков, главен експерт, МС (онлайн)
8. Калоян Митев, държавен експерт, ОПДУ, МС (онлайн)
9. Надежда Христова, главен експерт, МФ (онлайн)
10. Станислав Стефанов, главен експерт, МФ (онлайн)
11. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ (онлайн)
12. Илка Гълъбова, държавен експерт, МОН (онлайн)
13. Албена Мерачева, държавен експерт, МИ (онлайн)
14. Жаклин Методиева, държавен експерт, МОСВ (онлайн)
15. Христо Стоев, държавен експерт, МОСВ (онлайн)
16. Мария Стоянова, главен експерт, МЗХГ (онлайн)
17. Елена Алексиева, главен експерт, УО на ПМРД, МЗХГ(онлайн)
18. Галина Василева, държавен експерт, НСИ (онлайн)
19. Добромир Добрев, представител на НСОРБ и кмет на Община Горна Оряховица (онлайн)
20. Стефан Сабуртев, представител на РСР на ЮЦР и областен управител на област Смолян (онлайн)
21. Корнелия Маринова, представител на РСР на СЗР и кмет на община Ловеч (онлайн)
22. Стефан Чайков, представител на АИКБ (онлайн)
23. Миряна Калчева, представител на БТПП (онлайн)
24. Койчо Русев, представител на ССИ (онлайн)
25. Димитър Димитров, представител на ССИ (онлайн)
26. Антоанета Стоименова, КНСБ (онлайн)
27. Илия Гътовски, Сдружение „Организация за научно-практическо развитие на студентите“ (онлайн)
28. Илиана Филипова, БАРДА (онлайн)
29. Вълко Станев, БХК (онлайн)

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

30. Аурелио Сесилио, ЕК (онлайн)
31. Десислава Йорданова, ЕК (онлайн)
32. Асен Анто, ДЖАСПЪРС (онлайн)
33. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС (онлайн)
34. Мануела Милошева, директор на дирекция, СО, МФ (онлайн)
35. Иванка Сукалинска, НФ, МФ (онлайн)
36. Добринка Михайлова, главен одитор, ОСЕС, МФ (онлайн)
37. Мария Андреева, главен одитор, ОСЕС, МФ (онлайн)
38. Магдалена Николова, държавен експерт, АОП (онлайн)
39. Кристина Димова,ДФЗ (онлайн)

40. Момчил Караиванов, ОА, Смолян (онлайн)
41. Андрей Кадишев, ОА, Смолян (онлайн)
42. Пламен Петров, НСОРБ (онлайн)
43. Венелин Велчев, НСОРБ (онлайн)

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

44. Мирослава Бакалска, директор на дирекция, НКЖИ (онлайн)
45. Васил Станев, ръководител на отдел, НКЖИ (онлайн)
46. Петър Костадинов, НКЖИ (онлайн)
47. Цветелина Кацарова, НКЖИ (онлайн)
48. Пламен Пешаров, НКЖИ (онлайн)
49. Иван Бакалски, НКЖИ (онлайн)
50. Борислава Дилковска, НКЖИ (онлайн)
51. Владимир Стоянов, НКЖИ (онлайн)
52. Десислава Стефанова, НКЖИ (онлайн)
53. Нина Постолова, НКЖИ (онлайн)
54. Златка Петева, директор, АПИ (присъствено)
55. Калина Йорданова, АПИ (онлайн)
56. Христилина Найденова, АПИ (онлайн)
57. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД (онлайн)
58. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД (онлайн)
59. Григор Григоров, „Метрополитен“ ЕАД (онлайн)
60. Добромир Янев, генерален директор, ДППИ (присъствено)
61. Анна Натова, директор, ДППИ (присъствено)
62. Елиз Бохосян, ДППИ (онлайн)
63. Васил Хаджиев, ДППИ (онлайн)
64. Мариела Ганчовска, ДППИ (онлайн)
65. Красияна Николаева, началник на отдел ИАМА (онлайн)
66. Божидар Янков, директор, АППД (онлайн)

МТС

67. Мартин Георгиев, началник на отдел (присъствено)
68. Майя Стоилова, началник на отдел (присъствено)
69. Силвия Кузманова, началник на отдел (присъствено)
70. Ясен Марков, началник на отдел (онлайн)
71. Илияна Денева, държавен експерт (онлайн)
72. Миглена Белякова, главен експерт (присъствено)
73. Борислав Петков, главен експерт (присъствено)
74. Людмила Алексиева, главен експерт (присъствено)
75. Мая Тодорова, главен експерт (онлайн)
76. Женья Петкова, главен сътрудник (онлайн)
77. Момчил Марков, държавен експерт (присъствено)
78. Ивета Колева, главен експерт (онлайн)
79. Паулина Павлова, главен експерт (онлайн)
80. Свилен Чобанов, главен експерт (онлайн)
81. Даниела Калайджийска, държавен експерт (онлайн)
82. Ива Червенкова, държавен експерт (онлайн)
83. Димо Димов, държавен експерт (онлайн)
84. Станислав Гоцов, главен експерт (онлайн)
85. Петя Иванова, държавен експерт (онлайн)

86. Виолета Маринова, главен сътрудник (онлайн)
87. Мариета Тодорова, главен експерт (онлайн)
88. Янислав Бухов, главен експерт (онлайн)
89. Изабела Христова, главен сътрудник (онлайн)
90. Марияна Тренева, главен експерт (онлайн)
91. Мариела Стоянова, главен експерт (онлайн)
92. Даниела Георгиева, главен експерт (онлайн)
93. Пламен Бонев, държавен експерт (онлайн)
94. Галя Хинделова, главен експерт (онлайн)
95. Илияна Денева-Павлова, държавен експерт (онлайн)
96. Албена Жекова, държавен експерт (онлайн)
97. Лидия Димовска, държавен експерт (онлайн)
98. Анатоли Гинов, главен сътрудник (онлайн)
99. Любомир Саев, главен сътрудник (онлайн)
100. Мирослава Шопова, главен експерт (онлайн)
101. Десислава Терзийска, главен експерт (онлайн)