**Протокол от провеждане на обществено обсъждане на проекта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027**

**за програмен период 2021-2027 г.,**

**проведено в електронна среда на 22 юли 2022 г.**

**/**На основание чл. Чл. 15. (1) от Постановление № 142 на Министерския съвет от 07.06.2019 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете на Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г./

***Г-н Мартин Георгиев*,** Ръководител на Управляващия орган на ОПТТИ 2014-2020 откри срещата и приветства участниците в общественото обсъждане.

Той подчерта, че проектът на **Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027** /ПТС/ е предварително публикуван и на портала за обществени консултации на администрацията “StrategyBG” и по този начин може да се получи и обратна връзка от различни обществени групи.

По време на изложението на г-н Георгиев накратко бяха представени основните приоритети и заложени цели в бъдещата **Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027** /ПТС/. Те могат да се видят в детайли в приложената презентация.

По-контретно, реализацията на ПТС ще допринесе за постигане на следните цели на политиката (ЦП):

* ЦП 2 „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: „ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“.
* ЦП 3„По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ със специфична цел: „Развитие на  устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“.

Проектът на ПТС е формиран около 5 приоритета:

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

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

**Приоритет 3:** „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;

**Приоритет 4:** „Интермодалност в градска среда“ допринася за реализацията на ЦП 2.

В допълнение, **Приоритет 5** „Техническа помощ“ подпомага изпълнението на ПТС, повишава административния капацитет и публичната подкрепа.

Г-н Георгиев подчерта, че приоритетите на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 допринасят за реализацията на Зелената сделка, както и на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор.

**Предвидените инвестиции ще насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта**.

Развитието на железопътната инфраструктура по TEN-T е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър.

На първо място е модернизацията на **жп линията „София – Пловдив**“, която е започната през периода 2014–2020 г., но няма да може да бъде завършена и ще бъде прехвърлено изпълнението за следващия програмен период.

Вторият ключов проект, който беше разработен за финансиране през новия период е **проектът „София – Перник – Радомир“**. За част от него вървят тръжни процедури, а друга част все още е в процес на подготовка.

И на трето място е изграждането на **жп връзката с Република Северна Македония** – от гара Гюешево до тунела Деве баир, където се прави връзката с железопътната система на Република Северна Македония.

Предвижда се модернизация на **железопътната връзка „София – Драгоман“**, както и **„Карнобат – Синдел“.**

За развитие на железопътната инфраструктура и подобряването на интермодалността се предвиждат инвестиции и по Приоритет 3. Проектите са за **подготовка на строителството на градска железница, изграждане на железопътни връзки към летища, както и за изграждането и реконструкцията на ключови гарови комплекси.**

Във връзка с предвиденото насърчаване на развитието на Северна България, г-н Георгиев обърна внимание, че в Програмата са включени развитие на **железопътните възли Русе, Варна Горна Оряховица**, които имат ключово значение за функциониране на железопътната система на страната.

**С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие**.

Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и **цифровата трансформация**. За изпълнението й ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за **внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете** транспорт.

По отношение на развитието на пътната инфраструктура са предвидени инвестиции по Приоритет 2 и по-специално довършване на ангажимента на държавата за строежа на Лот 3.2 по автомагистрала „Струма“ през Кресненското дефиле.

Друго голямо предизвикателство е преминаването и изграждането на **тунела под връх Шипка**, който е продължение на Обхода на гр. Габрово, който беше направен.

Важен проект е и **скоростният път „Русе – Велико Търново“**, който ще допринесе значително за подобряване на **безопасността на движението**, ще се повиши ефективността на транспорта и ще се намали броя на пътните инциденти.

**Подобрените технически и експлоатационни параметри на пътната инфраструктура ще имат и положително въздействие върху околната среда и климата, което се изразява в намаляване на отделяните вредни емисии.**

Предвидени са и инвестиции за изграждане на **инфраструктура за алтернативни горива** по основните направления на Републиканската пътна мрежа. В допълнение ще бъде подкрепено изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива и в пристанищата за обществен транспорт.

Инвестициите по приоритет 3 ще допринесат за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, строителство на железопътни връзки към летище Бургас и летище Пловдив.

С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат **необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции**. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив по Приоритет 4, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътникопотока и за подобряване на условията  и комфорта при пътуване.

Работим по създаването на схема за подпомагане на интермодалните, пристанищни оператори.

**Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност на базата на плановете за устойчива градска мобилност.**

Г-н Георгиев представи и очаквания бюджет на **Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027**, който може да видите в детайли в приложената презентация. Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 се съ-финансира от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие, както и от държавния бюджет на Република България.

След това г-н Георгиев даде думата на участниците в общественото обсъждане за задаване на въпроси и изразяване на становища по проекта на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027.

***Г-жа Екатерина Йорданова***, Председател на Съюза на транспортните синдикати в България, взе думата и постави въпроса за развитието на българските пристанища и за размера на Техническата помощ по програмата.

Също така тя попита дали е предвидено чрез Комитета за наблюдение по-голямо участие и възможност за предложения от страна на социалните партньори.

Беше поставен въпросът за развитието на публичните оператори, както и за помощ за частни оператори – как се предвижда да бъде балансиран интереса.

***Г-н Мартин Георгиев*** отговори, че в Техническата помощ е предвидено да се подпомагат и социалните партньори, и участниците в Комитета.

 Предвидено е и подпомагане на частните оператори, макар че програмата е насочена предимно към публичните оператори.

 Относно пристанищата, има се предвид развитието и на пристанище Варна, макар някои неща ще бъдат взети в предвид на по-късен етап, когато се формират Комитетите за наблюдение. Добрите практики и от предишни години показва, че не е добре да се слагат твърде много технически параметри като цели на програмата на първоначален етап. По-добре е да бъдем гъвкави и когато бъдат структурирани Комитетите за наблюдение, всякакви предложения ще мога да бъдат давани и предлагани за включване в Насоките за кандидатстване.

 ***Г-н Мартин Георгиев*** прочете въпрос от участниците дали ще предвижда удвояване на жп линията „София – Перник – Радомир“ и отговори, че да, това е идеята на проекта.

Друг участник попита дали е реалистично да се очаква, че Лот 3.2. на АМ „Струма“ може да се реализира до 2029 г.?

***Г-н Мартин Георгиев*** отговори, че е проектът е достатъчно сложен и всеки ден, който изтича без да се започне строителство, не е в наша полза – „часовникът вече показва 12 без 5“. Ясно е, че само Програмата няма да може да помогне да се изпълни такъв сложен проект, независимо какво техническо решение се вземе в крайна сметка.

***Г-н Румен Марков,*** управител на Лардж Инфрастръкчър Проджектс взе думата и изказа становището, че изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на обхода на гр. Габрово, включително и на тунела под връх Шипка, не допринасят за изграждането на връзките между Рейнско-Дунавския и Ориент-Източно-средиземноморски коридор (между Северна и Южна България).

Според него, тези два проекта не решават транс-европейски, а само локални проблеми (на Габрово и Казанлък) и не може да бъдат стратегически, транспортни проекти.

По отношение на жп линията „София – Радомир“, според него участъкът „София – Перник“ е ключов за нея и трябва да се реши дали ще се случва и по какъв начин.

Той подчерта, че трябва да се покаже как Програма „Транспортна свързаност“ ще намали парниковите газове – да се направи количествена оценка.

***Г-н Мартин Георгиев*** даде думата на представителите на НКЖИ да вземат отношение на проекта за развитие на жп линията „София – Перник – Радомир“ – за степента на проектиране и възможните рискове, които виждат.

Г-жа Нина Постолова поясни, че проектът е разделен на два етапа – „София – Перник“ и „Перник – Радомир“. В напреднала фаза е участъкът „Перник – Радомир“, а за „София – Перник“ предстои да бъде внасян в МРРБ и тепърва да се отстраняват, ако има забележки.

***Г-н Петър Диков***, архитект, взе думата и постави въпроса за връзката между Букурещ, Русе и Варна, както и за магистрала „Черно море“ (която не е включена изобщо в сегашната програма). Той говори и за връзките на българската жп инфраструктура с тази на съседните на България страни и за това колко е важно да има добра международна свързаност с жп инфраструктурата на Румъния, Гърци и Турция.

Също така подчерта важността на трасето „Каспичан – Русе“ и „Синдел – Карнобат“. Говори и за проект „Елхово – Одрин“ (чието продължение и до второто по големина контейнерно пристанище Текирдак.

Г-н Диков говори и жп линията през Искърското дефиле, която е удвоена, но скоростта на движение е 50 км/ч. От София, в северна посока, не се говори нищо.

Според г-н Диков е странно защо е избрано трасе от Перник до София през Владая – Княжево – Горна баня до Захарна фабрика - изключително неподходящо трасе, което минава около 12 км през жилищни територии. Той смята, че въпреки, че от НКЖИ се казва, че линията ще е еднопътна, не е оправдано да се дават значителни финансови ресурси по европрограми (над 1 млрд. евро), без да се удвоява линията и да вози пътници само от Перник до София.

Там задължително ще трябва да минават и товари, а влизането в София ще става само през Централна гара – София и така не може да бъде част от движението „север - юг“ (през софийското поле) или ще трябва да се обръща движението на Централна гара.

Г-н Диков смята, че е по-подходящо изграденото от години трасе „Батановци – Разменна – Волуяк“ с връзка с Централна гара (посока изток) и към „Илиянци“ (посока север) да се разработи и заложи. Защото в противен случай той счита, че ще има големи проблеми при съгласуване на процедурата, защото жителите на София няма да се съгласят на удвояване на жп линията през Владая.

На север, според него, не се говори никъде как ще се случи връзката „София – Монтана – Видин“. Евентуален вариант е да се търси железопътен тунел под Петрохан и да се настоява пред румънската страна да се направи необходимото за модернизиране на жп линията „Калафат – Крайова“.

Г-н Диков е на мнение, че в Програма „Транспортна свързаност“ има много неща, които трябва да се случат. Такива, които не трябва изобщо да се случват и такива, които трябва да се променят.

***Г-н Мартин Георгиев*** благодари за изказаните мнения и отговори, че няма как с оперативните програми (вече само „програми“ през новия програмен период) да се разрешат всички въпроси на транспортното планиране и развитие на страната. Извън тях страните-членки имат пълното право да си развиват това, което не е договорено на ниво Европейски съюз, така, както намерят за добре.

Той обърна внимание, че оперативната програма има лимитиран бюджет, както и проекти, които задължително трябва да се завършат, тъй като са започнати през предишните години. Затова не всичко е постижимо в рамките на една програма.

Г-н Георгиев изказа мнението, че вероятно има нужда от подобен форум за обсъждане в по-широк обхват, за по-цялостно транспортно планиране, а не само за подготовка на конкретна оперативна програма.

***Г-н Петър Диков*** поясни, че, според него, проектът „Перник – София“ в сегашния му вид, в който се процедира, няма да бъде успешен. Той смята, че Европа приема проекти, които са предложени от нас и можем да променим.

***Г-н Мартин Георгиев*** се върна на въпроса с отчитането на ефекта от проектите и намаляването на вредните емисии и поясни, че се следят тези параметри.

***Г-н Александър Иванов,*** представител на сдружение „За Княжево“ също изрази желание да се включи в дискусията и изрази задоволство от това, че се провежда обществено обсъждане.

Той говори също за проекта за модернизацията на линията „София – Перник – Радомир“ – спорен него това трасе не е подходящо да бъде част от Транс-европейската жп магистрала, защото в частта на 12-15 км до Владая е с голяма денивелация. Самото трасе е начупено на къси отсечки от 200-300 метра и при по-високи скорости това става опасно. Освен това преминава и през свлачищни терени. Според него, по време на изменението на проекта до момента от страна на НКЖИ, не е правен ОВОС и Министерство на околната среда и водите и излизало със становище, че не е необходим ОВОС, въпреки всички тези обстоятелства.

***Г-н Иванов*** смята, че разработването на този проект не е изгодно и целесъобразно, защото това трасе минава през 5 гъстонаселени региона, а европейската директива е жп трасето да се извежда извън населени места.

Ако няма друга алтернатива, може да се приеме и този вариант. Но, според г-н Иванов има блестящо трасе от Волуяк през гара Разменна до Батановци, което по разстояние е същото, но преминава извън населени места и е с прави отсечки. Да, не е в добро състояние, но точно затова трябва да се модернизира и да се изработи двупътна линия. Така то ще струва много по-малко като стойност и което е по-важното – няма да доведе до това абсолютно всички влакове да преминават през Централна гара – София (на 2 км от центъра на София).

Според ***г-н Иванов*** това трасе трябва да бъде преосмислено и да се направи проект за пренасочване на това трасе.

То е и най-скъпото, защото в него се предвижда тунел от около 6 км от Владая до Драгичево. Целият проект до момента е около 1 млрд. евро. В Румъния са започнали модернизация на 132 км трасе и целият проект струва 931 млн. евро (т.е. при тях 1 км излиза около 3,600 евро на км, докато при нас трасето излиза 10,600 на км – 3 пъти по-скъпо).

Освен това този двупътен тунел, който се предвижда да премине под Владая е с дълбочина 160 м, за да премине под свлачище. Той, освен, че е много скъп, за да бъде използван, ще трябва да се направи още едно ново трасе и то е предвидено в плановете на НКЖИ още преди години – от Волуяк до тунела във Владая.

Това трасе е 15 км ново трасе с нов тунел от 2,700 км плюс още 300 метра мост (виадукт). За него по предишни разценки стойността е над 300 млн., които вероятно вече са се увеличили два или три пъти.

С тези финансови средства, които са предвидени да бъдат изразходвани за това трасе, ако се дадат за трасето „Волуяк – Разменна – Батановци“, те ще бъдат много по-ефективни.

 ***Г-н Иванов*** подчерта, че са провеждани няколкократни срещи с различни министри, за да се обсъжда защо трябва да се прави нещо, което не е целесъобразно и ефективно за България и за Транс-европейската жп свързаност.

***Г-н Иванов*** също попита дали е предвидено да се прави нещо и за Околовръстното шосе на гр. София, част от Републиканската пътна мрежа, път Е-79 – път I-1. Целта му е да се направи бърза, безконфликтна връзка с Южната дъга, Северната дъга и с автомагистрала „Люлин“. Той каза, че не е видял нищо в плана да се направи тази 7-километрова отсечка, въпреки че са били представяни най-различни проекти и варианти.

**Г-н Мартин Георгиев** поясни, че след формиране на Комитетите за наблюдение ще има изискване за задължително участие на неправителствени организации с различен профил плюс социалните партньори.

Той предложи, когато се обявят поканите за Комитетите за наблюдение, да се включат и неправителствените организации, за да бъде чуто и тяхното мнение за проектите, начина на изпълнение на програмата, критериите за кандидатстване и т.н.

Г-н Георгиев подчерта, че по време на настоящето обществено обсъждане са засегнати теми, които, без никакво съмнение са много важни, но доста от тях излизат извън контекста на една оперативна програма, а засягат по-скоро цялостното планиране на транспортната инфраструктура, връзката й със съседните държави.

Тези теми са важни, но трябва да се има предвид и, че възможностите на една програмат са такива, каквито й дават регламентите, а те вече са гласувани и има определена рамка, в която се планира програмата. Също така Споразумението за партньорство вече е одобрено и т.н.

След тези пояснения, г-н Георгиев даде думата на г-н Васил Станев, представител на НКЖИ, да коментира въпросите за проекта „Перник – София“.

***Г-н Васил Станев*** подчерта, че железопътната инфраструктура ще става все по-важна част от гръбнака на икономиката и колкото по-широко обществено се дискутира, толкова е по-добре.

Той каза, че за „София – Перник“ предстои препроектиране и че ще продължат срещите и общественото обсъждане. Той смята също, че обсъжданите теми са предмет на един по-широк форум и не може да се вземе кардинално решение по време на настоящето обществено обсъждане.

***Г-н Мартин Георгиев*** даде също така думата и на г-жа Христалина Бакърджиева, представител на АПИ да дискутира въпрос за Околовръстното на гр. София. Тя отговори, че в момента не може да каже нещо по-конкретно, защото не е запозната с развитието на този проект.

***Г-н Мартин Георгиев*** обобщи, че, както е видно от настоящата дискусия, е необходимо да се организира по-широк форум за обсъждане на развитието на транспортната инфраструктура в България.

По отношение на специфичните въпроси, ще се потърси друг формат, в който да могат да се дискутират те извън подготовката на документите. Той каза, че обществеността ще бъде в течение как вървят преговорите с Европейската комисия и отново призова представителите на неправителствените организации да бъдат активни и да се включат в Комитетите за наблюдение.

Последно в дискусията се включи ***г-н Любомир Божилов***, жител на кв. Княжево, който изказа мнението, че масово жителите на кв. Княжево са против да минава тази линия през квартала в този й вид. Той каза, че вече са събрани над 700 подписа против и е имало обществено обсъждане, което не е взето в предвид.

Г-н Мартин Георгиев благодари на всички участници за изразените становища и закри срещата.