



Съфинансирано от ЕС



## **ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ” 2021-2027 г.**

### **КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ**

### **ПРОТОКОЛ ОТ III ЗАСЕДАНИЕ**

*22-23.11.2023 г., гр. Пловдив*

### **ДНЕВЕН РЕД**

22.11.2023

**Представяне на информация за изпълнението на проектите в железопътния сектор с бенефициент Национална компания „Железопътна инфраструктура”**

**Представяне на информация за проектите в пътния сектор с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура”**

**Представяне на информация за проектите с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“**

**Представяне на информация за проектите с бенефициент ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“**

23.11.2023

**Изпълнение на дейностите по информация и комуникация**

**Статус на изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.**

**Приключване на големите проекти**

**Статус на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.**

**Представяне на процедурата за подпомагане на интермодални оператори**

**Обсъждане и гласуване на ИГРП на ПТС за 2024 г.**

## **ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ**

**Г-жа Анна Натова (Заместник-министър на транспорта и съобщенията)** приветства участниците в третото заседание на Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС) и изрази мнение, че с добра координация и работа в екип, могат бъдат постигнати много добри резултати. Също така каза, че съвместната работа на всички участници в заседанието, определено допринася за реалното развитие на транспортния сектор в България, в т.ч. и по-нататъшното интегриране на България в европейските рамки. Г-жа Натова даде думата на г-н Мартин Георгиев за представяне на напредъка по изпълняваните програми: Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ) и ПТС.

**Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН на ПТС и Ръководител на УО на ПТС)** напомни, че остава малко повече от един месец до края на програмния период за ОПТТИ, в който трябва да бъдат завършени значителен обем от работи. Информира участниците в КН относно изпълнените дейности от Управляващия орган с цел ускоряване изпълнението на ОПТТИ от предходното заседание до момента:

- Допълнителните проекти за включване по ОПТТИ, приети на предходното заседание на КН (за разширение на линия 3 на метрото, обходен път на гр. Бургас и капитално драгиране в района на пристанище Бургас);
- Дейностите по отношение на SAFE (създаването на нова приоритетна ос 6 в ОПТТИ, с прехвърляне на неусвоен ресурс от ПО1 за възстановяване на допустими разходи, извършени от Фонд „Сигурност на електроенергийната система“);
- Фазирането на 3-те големи жп проекти (към ЕК са изпратени ревизираните формуляри за кандидатстване за проектите „Пловдив – Бургас, Фаза 2“, „Елин Пелин – Костенец, Фаза 1“ и „Волуяк – Драгоман, Фаза 1“). Г-н Георгиев напомни, че всички жп проекти, които влизат в обхвата на ПТС 2021-2027 са всъщност фазираните проекти от ОПТТИ.

**Г-н Георгиев** продължи с предоставянето на информация по два въпроса, повдигнати на предходното заседание на КН. Първият е бил поставен от г-н Павел Савов – представител на Национално представените организации на хората с увреждания. Въпросът е по отношение на осигуряването на подходящи условия за хората с намалена подвижност при изграждането на транспортна инфраструктура. Проведени са разговори с Агенция „Пътна инфраструктура“, където вече е започнала подготовката за изграждане на подобни съоръжения. Вторият въпрос касае дискусиите от предходното заседание относно документи, свързани с АМ „Струма“ Лот 3.2, като г-н Георгиев информира участниците в заседанието, че в УО на ОПТТИ е получено официалното становище на министъра на околната среда и водите, в което се посочва, че екологичната оценка на проекта от 2017 г. не е загубила правното си действие.

Г-н Георгиев обърна внимание, че участници в заседанието са както представителите на ЕК, така и на ЕИБ – колегите от ДЖАСПЪРС, които участват в подготовката на всички големи проекти както по ОПТТИ, така и по ПТС.

**Г-жа Анес Монфре (ГД „Регионална и селищна политика“, Европейска комисия)** изрази благодарности към г-жа Анна Натова за откриването на заседанието и отбеляза, че също се надява на активност от страна на членовете на

КН на ПТС. Благодарни и за церемонията по откриване на гаров комплекс „Стара Загора“. Подчерта, че последното изменение на ОПТТИ и включването на SAFE намалява риска от загуба на средства по програмата. Напомни, че изпълнението на дейностите по програмата следва да се оптимизира, за да се намали рискът от загуба на средства по ОПТТИ, както и на всички останали програми в България, за които съществува такъв риск. С оглед на това, преди края на периода на допустимост на разходите предстои завършването на различни дейности. Също така г-жа Монфре призова УО и бенефициентите по ОПТТИ своевременно да започнат изпълнението на ПТС 2021-2027 г., от началото на която са изминали вече 3 години.. Пожела на всички ползотворна среща.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

Думата бе дадена на г-жа Мария Генова (Генерален директор на НКЖИ), която напомни, кои са основните проекти, изпълнявани от НКЖИ по ОПТТИ, ПТС и Механизма за свързана Европа, след което представи подробна информация по тях.

За проекта за модернизация на жп участък „Елин Пелин – Костенец“ поради обжалване на тръжната процедура в период от 3 години и натрупано закъснение при провеждането на отчуждителните процедури, е взето решението проектът да бъде фазиран, като фаза 1 ще бъде изпълнена по ОПТТИ, а фаза 2 по ПТС. Стойността на финансирането на проекта за фаза 1 по ОПТТИ е малко над 402 млн. лв. (включва дейности и по трите лота, както и работи по отчуждителни процедури, строителен надзор, екологични проучвания, доставки на машини и оборудвания), на фаза 2 по ПТС приблизително 908 млн. лв.

Реализацията на този участък е голямо предизвикателство за НКЖИ както поради мащаба на проекта, така и поради огромния брой съоръжения, които са включени в него (10 бр. тунели с обща дължина 20 км, 24 мостове, виадукти и естакади). Общият физически напредък на строителството до момента е 27%, като има неприключили отчуждителни процедури, които се очаква да завършат до края на 2024 г.

По Лот 1 (Елин Пелин-Веринско) има издадени 3 разрешения за строеж и се извършват строителни дейности по тунелите. Има 100% изпълнение на проектиране и земни работи; завършен е Тунел 1 и 23% от Тунел 2. Г-жа Генова напомни, че има сключено допълнително споразумение с изпълнителя за извършване на модифицирани крепежи, по което се очаква до края на 2023 г. да бъдат актувани 13 млн. лв. До края на програмния период се очаква актуването на общо 18 млн. лв. по проекта.

По Лот 2 (Веринско-Немирово) се изпълняват демонтажни работи, работи се по 2 моста и пътни надлези при Ихтиман и Стамболово, водостоци, полагане на тръбоканална мрежа, изграждане на дренажна система, монтаж на стълбове за контактна мрежа и работи по приемно здание Ихтиман. Издадени са разрешения за строеж за цялата отсечка, включително за жп гара Ихтиман. Има проблем с налична инфраструктура, която не е съобразена с проекта и съответно това възпрепятства стартирането на строителните дейности в участък 1 и налага предприемането на мерки за препроектиране и изменение на разрешението за строеж. По Лот 2 има 100% изпълнение на проектирането и демонтажни работи, 4 пътни надлеза, 53%

горно строене е извършено, 1 мост, 35% изпълнение на контакта мрежа, 27% сигнализация и телекомуникация.

По Лот 3 (Немирово-Костенец) има издадено разрешение за строеж за участъка, което обхваща 12 етапа. Работи се по тунелните съоръжения, по изграждането на 5 моста, водостоци и т.н. По отношение на договорите за тягови подстанции Казичене и Ихтиман – преустановено е изпълнението на първия поради възникнали проблеми с присъединителен електропровод. За ТПС Ихтиман има представен работен проект, който е в процес на съгласуване.

За проект „*Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас*“, фаза 2 НКЖИ е подала искането за промяна на обхвата на проекта по ОПТТИ с оглед фазирането му в рамките на двете програми. По-голямата част от дейностите ще бъдат изпълнени по ОПТТИ. Финансовата стойност на дейностите по проекта, включени в рамките на ОПТТИ е малко над 424 млн. лв., а по ПТС – приблизително 307 млн.

Общият физически напредък по проекта е 53,6%, като прогнозите са до края на 2023 г. да бъдат изпълнени 60%.

Техническият напредък по отделните компоненти на проекта е както следва: дейности по сигнализация и телекомуникация са изпълнение на 54%; проектиране и изграждане на надлези и подлези – 55,7% (подписани са 12 договора за 24 съоръжения, има издадени разрешения за строеж за 23 съоръжения, работи се по тях, като 3 надлеза вече са завършени с издадени разрешения за ползване, а за други 6 бр. има Акт образец 15; в ход е тръжна процедура за изграждане на още 6 съоръжения); изграждане на защитен лесопояс – 100%; рехабилитация на жп участък Скутаре – Оризово – 100%, Оризово – Михайлово – 51% (в т.ч. и ТПС Чирпан, където има издадено разрешение за строеж и се очаква СМР да приключат до края на 2023 г.; завършени са строителните дейности по коловозите и приемните здания в гарите Оризово и Чирпан; до края на 2023 г. се очаква да бъде завършен участъкът между Оризово и Чирпан); модернизация на жп участък Ямбол – Зимница при гара Завой – 0% (тръжната процедура за участъка е обявена за трети път със срок за подаване на офертите до м. януари 2024 г., като за пореден път процедурата се обжалва пред ВАС); реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа – 60,9%; рехабилитация на жп отсечка Стралджа-Церковски – 100%; отчуждителните процедури, заложили в ОПТТИ – 95%.

Г-жа Генова приключи представянето на проекта „Пловдив – Бургас, фаза 2“ с посочването на потенциалните ползи от него, в т.ч. подобряване на безопасността на превозите; намалени вредни емисии; спестено време за пътуване; осигуряване на достъп за лица с намалена подвижност.

Проект „*Модернизация на железопътния участък Волюяк – Драгоман, фаза 1*“, финансиран по ОПТТИ включва модернизацията на линията с изпълнението на всички физически работи, касаещи трасето (стойността на проекта е 157 млн. лв.). Фаза 2 ще бъде реализирана по ПТС и се изразява в завършване на строителството и изграждането на сигнализация, включително ERTMS (стойността на проекта е малко над 331 млн. лв.). Поради натрупаното закъснение при отчуждителните процедури, както и необходимостта от извършване на още археологически дейности, НКЖИ е предложил намаляване на обхвата на Фаза 1, като дейностите, които не могат да бъдат завършени ще бъдат прехвърлени към Фаза 2.

Физическият напредък по проекта е 17%, като строителството се извършва на две обособени позиции (Волуяк-Петърч и Петърч-Драгоман). Договорите с двамата изпълнители са сключени още през м. март 2021 г., но стартирането на строителството е забавено поради затруднения при отчуждителните процедури. През м. юли 2023 г. са подадени документи към МРРБ за разрешение за строеж за участъка Волуяк-Петърч, като все още не е издадено такова. За участъка Петърч-Драгоман строителството е разделено на 7 етапа, така че да бъде ускорено издаването на разрешения за строеж за отделните отсечки. В сила са влезли 6 разрешения за строеж и на 5 от обектите строителството е стартирало.

Потенциалните ползи от проекта след неговото завършване са в посока на постигане на икономически растеж в региона и високо качество на услугите; подобряване на транспортните връзки и безопасността, както и осигуряване на екологичен транспорт.

По проекта за подстанции Варна, Разград и Русе техническият напредък е 43% (за ТПС Варна се извършват строителни дейности като голяма част от ремонтните са приключили, но има забавяне на доставки; за ТПС Разград също се строи активно, завършили са доставките, в т.ч. и на системи за телеуправление, телесигнализация и SCADA; за ТПС Русе има изготвен технически проект, предстои и завършването на работния). Планира се той също да бъде фазиран по двете програми като финансовото разпределение ще е както следва – по ОПТТИ приблизително 20 млн. лв., по ПТС приблизително 17 млн. лв. Фаза 1 включва дейности по проектиране на трите ТПС и извършване на доставки и строителство за ТПС Варна и Разград. Във Фаза 2 ще се приключи строителството на трите подстанции и цялостното изпълнение на строителните дейности на ТПС Русе (предстои в края на м. ноември 2023 г. формулярът за кандидатстване да бъде подаден към УО).

Потенциалните ползи при приключване на проекта са както следва: повишаване на надеждността и качеството на станциите; повишаване на пропускателната способност; удовлетворяване на изискванията за оперативна съвместимост; намаляване на повредите по вина на ТПС; повишени капацитет, ефективност и оперативност при експлоатация.

Проектът за достъп до коридор Ориент – Източно Средиземноморие от централното пристанище на гр. Бургас (рехабилитация на жп връзки към ТЕН-Т мрежата) е приключил като се очаква до края на 2023 г. да бъде издаден Акт 16 за участъка и по този начин всички дейности да завършат в рамките на ОПТТИ.

По отношение на техническата помощ по ПО 1 за подготовката на проект *„Модернизация на линията София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“*, има сключен Анекс 3 към ДБФП за удължаване срока на договора до края на 2023 г., като достигнатият общ физически напредък е 61%. НКЖИ е внесла предложение в УО за фазирането и на този проект.

За първия железопътен участък *„София – Перник – Радомир“* има изготвени технически проект, ПУП, техническа спецификация, технически паспорти, кадастрални карти и регистри. Внесени са документи в МРРБ за издаване на разрешение за строеж за участък Перник-Радомир (получени са и техните коментари) и предстои внасянето до края на м. ноември 2023 г. и за участък София-Перник. По отношение на ОВОС за участъка, има получено потвърждение от МОСВ,

че документът е действащ. Закъснението с повече от 18 месеца при подготовката на този участък няма да позволи завършването на проекта в рамките на ОПТТИ.

За жп участък „Радомир – Гюешево - граница с Република Северна Македония“ има одобрен идеен проект; разработени са технически проект по част „железен път“ и доклад по ОВОС, който е внесен за оценка в МОСВ. Във връзка с генерираното закъснение при разработването на ОВОС е в сила временно спиране на договора за проектиране и се очаква подготовката на този участък да продължи до последното тримесечие на 2024 г.

По Приоритетна ос 3: изпълнението на проекта за трите гарови комплекса (Подуяне, Искър и Казичене) е достигнало 99,1%, като се очаква до края на 2023 г. гаров комплекс Искър също да бъде завършен; проектът за реконструкция на гаров комплекс Карнобат е завършен още през 2021 г.; проектът за реконструкцията на гарите Стара и Нова Загора е с общ физически напредък 87%, като гаров комплекс Стара Загора е изцяло завършен. По отношение на гаров комплекс Нова Загора актуалните разчети показват, че няма да може да завърши преди края на 2023 г. (това се дължи до голяма степен на обявяване на гара Нова Загора за културна ценност). НКЖИ са предложили и този проект да бъде фазиран между двете програми, като във Фаза 1 (на стойност около 16 млн. по ОПТТИ) ще включва реконструкцията и модернизацията на гара Стара Загора и съответно частично изпълнение на дейностите по гара Нова Загора. Съответно в рамките на Фаза 2 (около 4 млн. по ПТС) ще бъде извършена същинската реконструкция на съществуващата сграда на гара Нова Загора.

По Приоритетна ос 4 проектът за *проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа в НКЖИ* е изцяло завършен. С реализацията му е осъществено внедряването на още една интелигентна транспортна система, с което НКЖИ успява да бъде в крак със съвременните тенденции в цифровото управление.

Г-жа Генова приключи представянето на железопътните проекти по ОПТТИ, като насочи вниманието към постигнатите индикатори в жп сектора както следва: подновени/изградени жп линии – 34,6 км; подновена/изградена контактна мрежа – 38,6 км; внедрени интелигентни транспортни системи – 1 бр.; изградени надлези – 15 бр.; модернизирани гарови комплекси – 5 бр.; модернизирани ТПС – 4 бр.; изкопни дейности тунели – 1 880 м.

По отношение на Програма „Транспортна свързаност“, г-жа Генова посочи основните сфери, в които НКЖИ ще съсредоточи усилията си с цел недопускане на срещнатите по ОПТТИ проблеми при реализацията на жп проектите. Като научени уроци бяха посочени: постигане на добро стратегическо планиране и спазване на заложените цели и срокове; повишаване степента на готовност на проектите; инициране на законодателни промени в приложимото законодателство с оглед да бъдат минимизирани закъсненията в резултат на тежки административни процедури; максимално усвояване на средства в срока на допустимост на разходите чрез включване на по-голям брой проекти в обхвата на програмата.

Г-жа Генова наблегна, че основната цел е да има приемственост и последователност на проектите между двата програмни периода като по този начин се гарантира завършеността на направленията, в които вече е инвестирано. Напомни че до края на 2023 г. предстои изпълнението на доста дейности за успешното приключване на ОПТТИ, в т.ч. подготовка на окончателни доклади и искания за

плащане. Паралелно с това се работи и за подготовката на проектите по ПТС – продължават строителните дейности по фазираните проекти и е стартирала подготовката на формулярите за кандидатстване за тях. НКЖИ са подали в УО формуляр за Фаза 2 по проект „Пловдив – Бургас“ и предстои до края на м. ноември 2023 г. да подадат формуляр за вторите фази и на другите два жп проекта. Подаден е формуляр по приоритет 4 на ПТС със задача предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS. Работи се усилено и по обявяването на тръжните процедури за реализацията на включените в ПТС жп проекти.

С планираните проекти по ПТС, НКЖИ ще продължи да следва политиката си за предоставяне на качествени жп услуги, намаляване на времепътването и повишаване на безопасността. Ще се работи в следните направления: изграждане и модернизация на жп участъци, разположени по TEN-T мрежата; внедряване и доизграждане на системи за управление на трафика; подобряване на интермодалността и създаване на по-добри условия за използване на комбинирания транспорт; развитие на информационни системи в транспорта; проекти за техническа помощ.

В рамките на ПТС са включени проектите за: завършване на жп линии по направленията: Елин Пелин – Костенец; Пловдив – Бургас; Волюяк – Драгоман; завършването на ТПС Варна, Разград и Русе; модернизация на жп отсечки София – Перник и Перник – Радомир; изграждане на жп връзка между България и Северна Македония; доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел; внедряване на ERTMS в отделни жп участъци; модернизация на ТПС Видин, Бойчиновци, Брусарци.

По Приоритет 3 на ПТС НКЖИ планира модернизацията на ключови гарови комплекси по направлението София – Перник – Радомир. При наличие на финансов ресурс по същия приоритет се планира за включване и проектът за „Развитие на железопътен възел Пловдив“, фаза 2.

По Приоритет 4 се планира изграждането на железопътни връзки с летище Бургас и с летище Пловдив. НКЖИ има готовност за кандидатстване за финансиране за надграждането на внедрената Географска информационна система.

По отношение на Приоритет 5 – техническа помощ, се планира подготовката за изграждане на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица, както и развитие на жп възли Русе, Варна и Горна Оряховица.

За финансиране по МСЕ са планирани модернизацията на жп линиите Радомир – Гюешево; Видин – Медковец (за участъка Страцимир – Медковец има осигурено финансиране по МСЕ, за участъка Страцимир – Видин предстои кандидатстване); жп участъка от Драгоман до Република Сърбия; удвояване и електрификация на жп участък Лозарево – Прилеп; изграждане на ИМТ Русе.

**Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН, МТС)** благодари и допълни, че стратегическото планиране наистина е от съществено значение, още повече в контекста на актуалната геополитическа обстановка и нарастването на ролята на военна мобилност, започват да се разглеждат проекти, които са с двойна насоченост.

От НКЖИ зависи да съсредоточи своите усилия в правилната насока за своевременното завършване на основните дейности в рамките на ОПТТИ. Отбеляза, че за съжаление през последните години се наблюдава сериозен дефицит на специалисти в тази област. И отново наблегна, че следва да се правят реални прогнози и разчети, в т.ч. много добре да се отсеят предстоящите проекти по ПТС, така че да не се изпада в ситуацията с натрупаното закъснение по ОПТТИ (въпреки наличието на всички обективни обстоятелства за това).

**Г-жа Анес Монфре** благодари за направената презентация, споделените снимки, както и представените карти, които са много практични. Съгласи се с изводите на г-н Георгиев и допълни, че се насърчава подготовката на повече проекти по ПТС, въпреки че бюджетът им надвишава средствата по програмата. Това е с цел минимизиране на рисковете при закъснение или неизпълнение някои проекти. Обърна внимание, че наистина следва да се положат усилия в посока постигане на максимално сертифицирани средства по ОПТТИ до края на 2023 г.

**Г-н Георгиев** обърна внимание, че темата с наддоговарянето винаги е била на дневен ред, но следва да се има предвид, че тя е обвързана и с други бюджетни ограничения.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ В ПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** Предостави думата на представителите на бенефициента Агенция „Пътна инфраструктура“.

**Г-жа Десислава Паунова (член на Управителния съвет на АПИ)** поздрави участниците в комитета за наблюдение и представи карта с трите проекта, включени в Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. За АМ „Русе – Велико Търново“ поясни, че с изграждането на автомагистралата се цели облекчаване на травматизма, който се наблюдава понастоящем по съществуващия път, както и да се постигне облекчаване на транспортните условия по цялото направление Север-Юг, стартиращо от Русе. Допълни, че пътят е част от ТЕН-Т мрежата и като такъв следва съответно да бъде приведен в съответствие с изискванията на ТЕН-Т мрежата.

За „Обход на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка – Фаза II“, уточни че проектът е естественото продължение на обхода на гр. Габрово, изпълнен през програмен период 2014-2020 г. Обходът е успешно изграден и въведен в експлоатация, съответно предстои да бъде изградено продължението му, с което да се премине под Стара планина и трафикът безпроблемно да се изведе от другата страна на планината, с което да се подобрят условията за движение, както и безопасността.

Третият проект, включен в Програма „Транспортна свързаност“, е АМ „Струма“, Лот 3.2 (Кресненското дефиле).

Продължи с по-подробно представяне на актуалния статус на всеки от трите проекта.

АМ „Русе – Велико Търново“ е разделен на три участъка, като общата дължина на трасето към момента на докладване е 133 км. Трите участъка, на които е разделен проекта, са: 1. отсечката Русе – Бяла, 2. обходът на град Бяла и 3. отсечката от Бяла до Велико Търново. Понастоящем за първите два участъка съответно са избрани изпълнители, сключени договори за проектиране и строителство, сключени са договори за строителен надзор и се изпълняват проектантските дейности и за двата участъка.

Участъкът за обхода на гр. Бяла към момента на докладване има издадено разрешение за строеж за подучастък от трасето с дължина 7,6 км, като строителство предстои да стартира в рамките на настоящата или следващата седмица. За останалите участъци през 2024 г. предстои да бъдат финализирани проектните решения, да бъдат издадени по надлежния ред разрешенията за строеж и строителството да започне.

Третият участък от гр. Бяла до гр. Велико Търново е с разработен идеен проект, част е от решението по ОВОС, което третира цялото направление.



Подготвена е процедура за проектиране и строителство, която предстои да бъде обявена в рамките на 2024 г. През м. септември 2023 г. за участъка е подадена формуляр за кандидатстване по Механизма за свързване на Европа и по направлението за военна мобилност.

За участъците от Русе до Бяла и обхода на град Бяла има определени консервационни цели в зоните по „Натура 2000“, съответно същите са взети предвид при разработването на техническите решения.

„Обход на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка – Фаза II“ – общата дължина на трасето на обхода на град Габрово, включително тунелът под връх Шипка е 10,5 км, като тунелът, който предстои да бъде изграден под връх Шипка, е с дължина 3,2 км. Сключени са договорите за проектиране, строителство и строителен надзор и текущо се разработва техническият проект на участъка. Отчитайки констатациите от одитните доклади по пътна безопасност се разглеждат различни проектни решения, които да обезпечават напълно констатираните на идейна фаза несъответствия с изискванията за пътна безопасност. В рамките на 2024 г. се очаква проектните решения да бъдат финализирани и завършени, след което строителството в участъка да започне, след издадено разрешение за строеж.

Установени са явни фактически грешки в кадастралните карти на град Габрово и на град Стара Загора в процеса на проектиране, което е довело до допълнително удължаване на времето за проектиране. Понастоящем е възложено отстраняването им, като след приключване на процедирането им ще бъде възобновено проектирането на засегнатите участъци. Информира, че е налично решение по ОВОС от 2012 г. за проектното решение, което понастоящем е валидно.

Подчерта, че изграждането на тунела ще позволи транспортното свързване между Северна и Южна България и дава възможност за по-бърза връзка между съществуващите магистрали „Тракия“ и „Хемус“, съответно и магистрала „Марица“. Ще бъде намалено времето за пътуване, тъй като съществуващият път през прохода Шипка е действително изключително тежък и труден за преминаване и пътуването през него е изключително бавно. Изрази надежда, че с реализирането на проектното решение ще се намали в пъти травматизма и ще бъдат намалени пътно-транспортните произшествия.

Продължи с АМ „Струма“ - Лот 3.2, като припомни, че понастоящем идейният проект на трасето предвижда изграждане на автомагистралата в този участък по така наречения Източен вариант Г10.50, първо да се изпълнява строителство на новите трасета, включващи източното платно, след което да се премине към рехабилитация на съществуващото трасе на републиканския път. Бенефициентът разполага с потвърдено и валидно решение по ОВОС. Отчитайки, че трасето преминава през защитени зони – част от „Натура 2000“, са разработени и одобрени специфични и подробни цели през октомври 2022 г. През януари 2023 г. от Министерството на транспорта и съобщенията е възложено изработка на анализ на съответствието на изводите от Доклада за оценка на степента на въздействие на проекта към одобрените цели. Понастоящем анализът е завършен и е представен на Агенция „Пътна инфраструктура“ и на Европейската комисия. Получени са коментари през м. юли 2023 г. и съответно е върнат отговор.

Отбеляза, че Кресненското дефиле е един участък от транспортната мрежа, който има изключително голямо значение и голямо транспортно натоварване и който с години наред е бил участък с много висок травматизъм. Отчете, че на база изпълнените мерки по пътна безопасност понастоящем Кресненското дефиле е с

намален травматизъм. Допълни, че изпълнените мерки са с временен характер и от тях не може да се очаква, че ще представляват и могат да бъдат постоянни мерки, които да предотвратяват пътнотранспортния травматизъм.

Припомни, че през годините назад в дефилето са се случили изключително много транспортни произшествия, с изключително тежки последствия. Масовият вид на пътнотранспортни произшествия е бил тип челен сблъсък. Високата скорост, която позволява съществуващото трасе, е утежнявало допълнително обстоятелствата при настъпване на транспортните произшествия, с оглед на което участъкът години наред е бил известен като „участъкът на смъртта“.

Информира, че след изпълнението на мерките за подобряване на безопасността в рамките на настоящата календарна година в Кресненското дефиле не се е случвало нито едно пътнотранспортно произшествие, в което да има фатален край или което да е тежко. Отново подчерта, че изпълнените мерки (разделителни колчета) не биха могли да бъдат дълготрайно решение и следва да се търси и да се реализира инвестиционното намерение, с което да се разделят посоките на движение и да се осигури едно безпроблемно и безаварийно преминаване през дефилето. Агенция „Пътна инфраструктура“ по надлежния ред е уведомила Министерството на околната среда и водите за последващите действия по инвестиционното намерение за реализация на АМ „Струма“ в участъка на Кресненското дефиле, съответно очакват от тяхна страна да се произнесат по приложимата процедура на проектното решение. Отчете, че са сключени договорите за проектиране, строителство и строителен надзор в участъка. Включено е условие по никакъв начин да не се предопределя алтернативата и трасето, по което да преминава бъдещото трасе. Сключени са анекси с отлагателни условия, които предвиждат, че договорите ще стартират единствено, когато се потвърди, че избраната алтернатива отговаря на всички изисквания по отношение на екологичното законодателство.

Направи преход към проектите по ОПТТИ 2014-2020 г., като отбеляза, че сключването на договорите за АМ „Струма“ е дало възможност да се доизгради пътния възел, който се намира на следващия участък Лот 3.3 – пътен възел „Кресна“, с което да се обезпечи безопасността на движение в края на автомагистралата, тъй като същия е връзката между съществуващия двулентов път и вливането му в трасето на автомагистралата. Докладва, че пътният възел е изграден с констативен Акт 15 и доизграждането на връзките на пътния възел е довело до минимизиране на транспортните задръжки, травматизма, леките пътнотранспортни произшествия, тъй като преди това участъкът се е характеризирал с наличие на пътнотранспортни произшествия. Припомни, че Лот 3.3 от Автомагистрала „Струма“ от Кресна до Сандански е напълно завършен и въведен в експлоатация. Понастоящем 6,5 км от участъка от Благоевград до Крупник са завършени и въведени в експлоатация (разположен между Благоевград и първия незавършен участък) През 2023 г. е въведен в експлоатация и участък с дължина от 2,7 км, намиращ се след тунел „Железница“. Остават да бъдат завършени прилежащите участъци на тунел „Железница“. Тунелът е напълно завършен, съответно след завършването на участъците около него същият ще бъде въведен в експлоатация. Продължава изпълнението на укрепването на свлачищните процеси, като се очаква скоро да бъдат завършени, след което да се пусне в експлоатация цялата магистрала.

Продължи с визуализиране на снимки от изпълняваните дейности в гореспоменатите участъци. Обърна внимание на виадуктът е изграден по изключително интересна иновативна технология за България. Същият е завършен и ще бъде въведен в експлоатация след приключването на дейностите по свлачището.

Представи снимки на тунелното съоръжение на укрепителните стени, които се изграждат във връзка с укрепване на регистрираното свлачище. Укрепването на свлачището е започнало в началото на 2023 г., като понастоящем е изпълнено на 75%. Очаква се до 15 декември лявото платно на автомагистралата да бъде финализирано и до края на текущата годината ще има възможност за провеждане на трафика.

Продължи с визуализиране на снимки с елементи от тунел „Железница“ (вентилационни системи, сървърни помещения, аварийни изходи, хеликоптерна площадка). Премина към снимки от прилежащите участъци от южната страна на тунел „Железница“, които са финализирани. Припомни, че в участъкът също е имало свлачищни процеси, които са укрепени, завършени и предстои да бъдат приети с Акт 15, съответно до края на 2023 г. участъците да бъдат въведени в експлоатация.

Продължи с представянето на АМ „Европа“, като припомни че е разделена на два участъка. Участъкът от Драгоман до Храбърско е изграден и въведен в експлоатация. Участъкът от пътен възел Храбърско до пресичане със Софийския околновръстен път е започнал да се строи на 12.05.2023 г., като към края на текущата година се очаква общото изпълнение по двата участъка да достигне до 75%. Понастоящем в участъка се изпълняват строителни дейности във фронт от 13 км от общата дължина от 16 км, като строителството е изключително активно. Очаква се до края на 2023 г. да се постигне 40% финансов напредък. Целият проект се очаква да бъде завършен до края на 2024 г. и да бъде въведен в експлоатация.

Продължи с представянето на проекта за обходния път на град Бургас, като информира, че е изграден и предстои да бъде въведен в експлоатация. Чрез него се осъществява връзка на две трасета от ТЕН-Т мрежата, а именно АМ „Тракия“ с първокласен път I-9. Обходният път дава възможността трафикът да бъде напълно изнесен от рамките на гр. Бургас, което изключително много ще допринесе за намаляване на транспортните задръжки и травматизма вътре в градската част на Бургас. Припомни, че преди да бъде изграден обхода, цялото движение, особено в активния летен период, когато в град Бургас се наблюдава в пъти увеличение на трафика спрямо зимните периоди, цялото това движение е минавало през града, което е създавало неудобство на гражданите, транспортни задръжки и чести инциденти.

Представи основните изводи от анализът на изпълнението на пътните проекти по Оперативната програма: Стойността на договорите за безвъзмездна финансова помощ в отчетния период е 1 138 млн. лв. Сключените договори по проектите са на по-висока стойност, приблизително 1 310 млн. лв., като понастоящем разплатените средства са от порядъка на 1 020 млн. лв. Разликата между разплатените средства и стойността на сключените договори се дължи на невъзможността целият бюджет на АМ „Европа“ да се разплати в периода на допустимост на разходите по ОПТТИ, както и пътните връзки, които са по АМ „Струма“ и 3-километровия участък, който остава да бъде изграден между Лот 3.1 и Лот 3.2 (участъкът между Симитли и Крупник).

С предоставената подкрепа от ОПТТИ са изградени 79 км пътни участъци от ТЕН-Т мрежата и 4,68 км пътни връзки (тук попада обходът на Бургас, който се третира като свързваща връзка между два пътя от ТЕН-Т мрежата).

Изреди ползите от реализираните пътни проекти: висока степен на завършеност на ТЕН-Т мрежата и привеждането на пътната мрежа към изискванията

на TEN-T; увеличаване скоростта на пътуване; безпроблемното пътуване и увеличаване на безопасността на пътуването, съответно намаляване на броя на ПТП; намаляване на задръстванията; намаляване на вредните емисии от пътния трафик върху околната среда и местното население; осигуряване на хармонизирани условия за пътуване и подобрени услуги за потребителите.

Представи научените уроци от натрупания опит през предходния програмен период, които основно са свързани с тръжните процедури и със степента на готовност на проектните предложения (зрелостта на проектите). От изключително голямо значение при подготовката на изпълнението на проектите е дали са изпълнени всички подготвителни мерки, да са проведени всички необходими процедури за изпълнението на проекта и всички негови фази (проектиране, изисквания на законодателството и в частност екологичното законодателство, пътната безопасност и теренното обезпечаване). Необходимо е да се идентифицират алтернативни проекти, в случай че не може да се реализира първоначално заложения проект. Отчете голямото значение на научно-техническата помощ, която АПИ получава от ДЖАСПЪРС при подготовката на проектите, както и възможността за укрепване на административния капацитет по ОПТТИ.

Допълни, че за избягване забавянето на подготовката и реализацията на проектите за програмен период 2021 – 2027 г., за всеки един проект е постигната значителната готовност и зрялост. Даде за пример *АМ „Русе – Велико Търново“*, за която е изготвен идеен проект, издадено е разрешение по ОВОС, определени са специфични цели, издадено е разрешение за строеж на един участък. Изпълнението на всички подготвителни дейности дава увереност на бенефициента, че реализирането на проекта ще премине без проблеми и автомагистралата ще бъде изградена и финализирана в рамките на програмния период. Провеждането на тръжните процедури за избор на изпълнител отнема много време и не зависи изцяло от бенефициента. Навременното изпълнение на тръжните процедури дава увереност на Възложителя, че проектите ще се изпълняват по график независимо дали се визират тръжни процедури за осигуряване на проектна готовност или тръжни процедури за строителство. Отново даде за пример *АМ „Русе – Велико Търново“* за навременното провеждане на тръжните процедури и наличието на изпълнители към момента на докладване с което се отчита добър напредък и научен урок.

Благодари за вниманието и изрази готовност да отговори на поставени въпроси.

**Г-н Даниел Попов (Екологично сдружение „За Земята“)** помоли за писмото на МОСВ за валидността на ОВОС за *АМ „Струма“*, което му бе предоставено своевременно. Попита представителите на АПИ дали има изпълнени дейности по Лот 3.2, предвид издадено през 2017 решение за ОВОС. Попита УО защо е предприел действия, които затрудняват изпълнението на проекта (*визирайки вариантите за преминаване през дефилето*), като изрази притеснения свързани с избора на Министерство на транспорта да поръча доклад за „Анализ на съответствието“ който не е минал санкция на компетентната институция МОСВ за качеството на информацията и изводите на доклада, като същият не е публичен, както и няма задължения да вземе предвид становища и забележки. Попита и защо една компания оценява своя предходна работа (*На база Становище по екологична оценка № 4-3/2021 г. на министъра на околната среда и водите за съгласуване на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., МТС възложи на „Данго Проект Консулт ООД“ изработване на „Анализ за съответствието на изводите от ДОСВ от 2017г. за проекта на Лот 3.2 на АМ „Струма“, с определените*

специфични и подробни цели на опазване за типовете природни местообитания, растителните и животински видове, в защитена зона за местообитанията BG0000366 „Кресна-Илинденци” и защитена зона за птиците BG0002003 „Кресна“). Обърна се и към представителите на ДЖАСПЪРС за коментар на законосъобразността при прилагането на процедурите за избор на варианти при подготовка на АМ „Струма“.

**Г-н Мартин Георгиев** поясни, че е имало директно възлагане към изпълнител на стойност до 30 000 лв. за изготвяне на анализ. Кое е допълваща дейност, а не е оценка на вече извършена дейност.

**Г-н Асен Анто** (ДЖАСПЪРС) поясни, че тяхната роля е да подпомагат изготвянето на качествени проекти, а не да се произнасят за това дали дадена процедура е законосъобразна. По отношение на това дали актуализираната оценка са съвместимост трябва да е част от официалната процедура по одобрение на проекта или не, се решава от МОСВ. От ДЖАСПЪРС са извършвали преглед на актуализираните версии за съвместимост.

По отношение коментарът дали има конфликт на интереси при консултанта, поясни, че неговата работа е била да преработи оценката за съвместимост, отчитайки новоприетите специфични консервационни цели.

**Г-н Вълко Станев (БХК)** попита кога АМ „Струма“ ще бъде завършена и кога ще има напреднала фаза за изграждането на тунел под вр. Шипка.

**Г-жа Десислава Паунова** отговори, че завършването на АМ „Струма“ трябва да приключи към 2028 г., в периода на допустимост на разходите по ПТС. Същите са очакванията и за тунела под вр. Шипка – да бъде завършен в срока на допустимост на разходите.

**Г-н Георгиев** поясни, че за да бъде завършен в рамките на програмата, проектът за АМ „Струма“ следва да започне до една година.

**Г-н Димитър Димитров (ССИ)** попита какво осево натоварване се залага за пътните проекти, 11,5 или 12 тона. Предвид постоянно амортизираните пътища в България.

**Г-жа Марияна Ризова (РСР на СЦР, упълномощен представител)** предложи работните срещи за тунел под вр. Шипка да бъдат провеждани периодично в гр. Габрово. Отправи покана следващото заседание на КН да бъде проведено в гр. Габрово.

**Г-жа Паунова** поясни, че съобразно действащите норми за проектиране, осевото натоварване и оразмеряването на асфалтовите настилки се извършва за 11,5 тона на ос. Съобразно изискванията за военна мобилност, осевото натоварване и оразмеряването е 12,33 тона на ос. АМ „Русе – Велико Търново“, ще бъде проектирана с осево натоварване 12,33 тона на ос, но всички останали магистрали на този етап са проектирани за 11,5 тона на ос. Предприемат се стъпки за промяна на тези норми.

По отношение на поканата за провеждане на технически срещи в гр. Габрово, поясни, че това може да стане при самото строителство. И се отнася за всяка област, където има инфраструктурен проект – да се канят представители на областта и обществото, в самото населено място или на срещи в АПИ.

**Г-н Димитър Димитров** допълни, че е готов на сътрудничество с АПИ и поясни, че промяната на осевото натоварване си заслужава да започни дори и поетапно, за отделни новостроящи се участъци. Тъй като те вече ще са по-здрави.

**Г-жа Малина Крумова (Председател на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“)** приветства усилията в посока на по-устойчиви пътища, предвид и обсъжданията на европейско ниво и очакванията за по-тежки и дълги превозни средства.

Предложи при възможност, когато се подготвя основно натоварено направление и трафикът се пренасочва по обходни маршрути, то да се финансира и подготовката на обходния маршрут за поемане на трафика докато се изпълнява основния проект.

**Г-н Ясен Ишев (Научно-технически съюз по транспорта)** изрази притеснението на НТСТ относно забавянето в срока за изпълнение на проектите. В тази връзка отправи апел към представителите на НПО сектора за оказване на помощ за ускоряване на изпълнението. Бързата реализация на всеки един проект ще доведе и до по-малко пътно-транспортни произшествия, по-малко жертви по пътищата и до подобряване на екологичната обстановка.

**Г-жа Анес Монфре (ЕК)** по отношение на *АМ „Струма“* и нейното завършване поясни, че е необходимо да се намери правилният начин за изпълнение на TEN-T частта по този коридор, като се спазят и необходимите екологични изисквания. И в контекста на политическата обстановка това е и трасе, свързващо Украйна и Гърция, по което да се транспортират стоки. Предвид положените усилия, поетите ангажименти и срокът на допустимост на разходите, завършването на проекта е приоритетно.

**Г-н Павел Савов (Национален съвет за интеграция на хора с увреждания към Министерския съвет)** по повод на проведени вече дискусии за обособяване на места за лица с увреждания по изграждащата се инфраструктура се обърна към представителите на АПИ за пояснение в какви срокове ще започне изграждането на такива съоръжения.

**Г-жа Десислава Паунова (АПИ)** поясни, че в момента такава площадка има на *АМ „Струма“*, предвиждат се на *АМ „Русе – Велико Търново“*, както и се предвиждат за проекти, изпълнявани с бюджетни средства.

**Г-н Мартин Георгиев** допълни, че през 2024 предстоят изменение в ПТС и ще се прецени възможността да се заделят средства за изграждане на допълнителни съоръжения с хора с увреждания. Необходимо е АПИ да определи бюджета.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“**

**Г-н Божидар Янков (главен секретар на ИАППД)** представи изпълнението на проектите от страна на ИАППД.

Проект *„Подобряване на навигационната обстановка по р. Дунав чрез доставка на хидрографско оборудване“*

Целта на проекта е да се обнови остарялото хидрографско оборудване на кораб *„Дунав 1“*. Доставени са многолъчев ехолот и лазерна радарна система LiDAR, с които да се подпомогне работата на ИАППД за детайлна, по-добра и навременна геодезическа и хидрографна дейност в общия българо-румънски участък на р. Дунав. Оборудването работи и подпомага работата на експертите при сканиране на речното дъно. Благодарение на него е изготвен драгажен план за интервенция при ниското ниво на реката, регистрирано в края на м. октомври 2023 г.

### **Изводи при реализация на проектите**

- удължаването на сроковете на договорите поради обективни причини. Удължаването на срока на договора за БФП по проект „Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав чрез доставка на оборудване“, който е свързан с доставката на драгажното оборудване, поради повторно обявяване на обществените поръчки и обжалвания пред КЗК и ВАС. Били са извършени значителен по обем и брой проверки на място в корабостроителницата, в която са изградени плавателните средства. От планирани 37 броя проверки, са били извършени 67 броя проверки на място.

### **Научени уроци**

**Г-н Янков** подчерта, че е необходимо да се обсъжда с изпълнителя текущото изпълнение на договора и техническите спецификации, за да се избегнат недоразумения, както и да не се допуска неразбиране на предмета на поръчката. Даде за пример случай, в който изпълнителят е румънска корабостроителница. Документацията е била на български език, преведена е на румънски или английски.

В случай, че преводът е неточен, е възможно да възникнат минимални затруднения или недоразумения.

### **Проектни идеи за Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.**

Ремонт на оперативен кей в лимана на ИАППД

Г-н Янков обясни, че стената е била построена около 1908 г. В момента е силно корозирала и има нужда от пълна рехабилитация. Извършват се предпроектни дейности и текат съответните съгласувателни процедури. Г-н Янков информира участниците в КН на ПТС, че се надява през 2024 г. да възложат проектирането и строителството.

*„Доставка на самоходна смучеща драга“*

В ИАППД е доставена драгажна техника в рамките на изминалия програмен период. Г-н Янков поясни, че техният опит и обстоятелствата доказват, че понякога възникват критично ниски участъци на повече от едно място и е необходимо включване на допълнителни средства за драгиране. И за това се предлага закупуване на допълнителна техника. Предимството на този тип съоръжение е, че това е техника, която може да бъде използвана по корабоплавателния път без да пречи на корабоплаването и без да се налага спиране на корабоплаването, както и затваряне на участъци.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари за представената от ИАППД информация за приноса на агенцията към увеличаване на инвестициите по програмата.

### **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ С БЕНЕФИЦИЕНТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

**Г-жа Елиз Бохосян** (и.д. директор на дирекция „Управление на проекти“) представи информация за проекти в процес на изпълнение по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ 2014-2020 г., както следва:

Проект *„Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM - PCS)“* - проектът е на финална фаза и са изпълнени всички дейности. Дейността по пускане

в експлоатация на системата се приема от Комисия на Възложителя. Очаква се да бъде приета до края на м. ноември или до началото на м. декември 2023 г. По проекта е проведено заключително публично събитие в гр. Бургас и бяха представяни резултатите по проекта.

Беше представена информация за проекти в процес на изпълнение по Приоритетна ос 5 на ОПТТИ 2014-2020 г., както следва:

Проект *„Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021-2027 г.“*, с който ДППИ ще кандидатства по програма „Транспортна свързаност“. Изготвени са предпроектни проучвания, АРП, документи, свързани с процедурите за околна среда. Изготвят се формулярите за кандидатстване и техническите спецификации за провеждане на обществените поръчки. Проектът се очаква да приключи до 31.12.2023 г.

Проект *„Техническа помощ за изграждане на мултимодална транспортна платформа в пристанище Русе и подобряване на връзките с хинтерланда“* – изготвени са необходимите проучвания и анализи във връзка с реализация на инвестиционен проект отново по програма „Транспортна свързаност“, стига да има средства за това. Договорът е изпълнен на 100 %. Предстои да се подаде окончателното плащане по проекта през м. декември 2023 г.

Проект *„Техническа помощ за изграждане на брегово захранване с електричество на кораби в българските речни пристанища Русе, Видин и Лом*, по който стойността на БФП е 586 440 лв. Договорът е изпълнен на 100 %. Изготвени са необходимите проучвания. През програмен период 2021-2027 г. се предвижда проектът да бъде подаден за финансиране по ПТС, при наличие на средства.

Проект *„Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Терминал 2А и пристанищен терминал Бургас-запад“* – проектът е планиран да се реализира в две фази - първата е по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.. Сключен е договор за извършване на капиталното драгиране с „Консорциум Космос Ван ООРД“ ДЗЗД. Стойността на договора е близо 70 млн. Сключен е договор за осъществяване и на строителния надзор. Извършва се мобилизация на драгажната техника и други подготвителни дейности. Подаден е формуляр за кандидатстване по ОПТТИ през м. октомври 2023 г. - върнати са коментари, които са отразени и ревизирано проектно предложение е подадено на 17.11.2023 г. Очакват се нови коментари или да бъде одобрен от Управляващия орган. Предвидено е да се подаде и проектно предложение по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

Спря се по-подробно на подготовката на проекти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Подготвят се формуляри за кандидатстване за 12 проекта по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. В най-голяма готовност са „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“, „Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей“, „Внедряване на иновативни високочестотни системи (радары) за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри, осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата“, проект за изграждане на зарядни станции по черноморските



пристанища Бургас и Варна. Към края на първото тримесечие или в началото на второто на 2024 г. ще бъдат подадени проектните предложения за финансиране.

Г-жа Бохосян представи научените уроци и поясни, че подборът на проектите допринася за реализирането на целите на политиките. Увеличава се положителното въздействие върху бизнеса и средата, в която живеем. За ДППИ реализацията на всеки проект е цел при решаването на реално съществуващ проблем, който е идентифициран, прилагайки ефективни действия и компетентен екип за изпълнението им. ДППИ притежава добре обучен административен персонал, който е устойчив и продължава да се инвестира в неговото развитие. Осигуряването на проекти, които са в достатъчна зрялост за кандидатстване за финансиране, представлява преодолимо предизвикателство при добра първоначална подготовка. Също така ДППИ проявява непрестанен стремеж към дигитализация и развитие в изграждането на съвременни информационни системи поставят пристанищата на Република България на конкурентно ниво.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари за представената от ДППИ информация и даде думата за въпроси. Ръководителят на УО на ПТС отбеляза, че би искал да допълни т. нар. научени уроци и подчерта, че от голяма помощ на ДППИ през годините е било обстоятелството, че са започнали проектите с техни ресурси. Когато Управляващият орган е одобрявал проектите на ДППИ, те в голяма степен са били проекти в изпълнение. Г-н Георгиев даде за пример проект „Port Community System”. За проекта се е инвестирало сериозно от предприятието, след което проектът е включен в ОПТТИ.

**Г-жа Бохосян** изказа благодарности за съвместната работа с Управляващия орган. Отбеляза, че са налице реални резултати, а не само идеи.

## **ЗАКРИВАНЕ НА ДЕН 1 ОТ ЗАСЕДАНИЕТО НА КН НА ПТС**

Не бяха отправени други въпроси или коментари, с което **г-н Мартин Георгиев** закри първият ден от заседанието.

## **Ден 2 – 23.11.2023**

### **ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО**

**Г-н Мартин Георгиев** (председател на Комитета за наблюдение, МТС) приветства участниците и даде думата на г-жа Десислава Николова.

### **ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ**

**Г-жа Десислава Николова** (началник отдел, УО на ПТС) направи основните дейности по ОПТТИ и ПТС.

#### ОПТТИ 2014-2020 г.

Основна рубрика по ОПТТИ е била „Транспортирай се“, с която е представяно цялостното изпълнение на проектите, от тяхното започване до приключването им.

Една от основните дейности за популяризиране на програмата е била да се използва сайта на програмата за:

- Публикуване на новини и актуална информация
- Резюмета на проектите

- Отворени процедури за кандидатстване
- Снимки на обектите по ОПТТИ
- Видео-материали за програмата и проектите
- Профили на ОПТТИ в социалните канали
- Форма за подаване на сигнали за нередност
- Контакти и други

Друга дейност е свързана с поддържането на три информационни канала на програмата във Facebook, YouTube и Instagram. С каналите във Facebook и YouTube са достигнати повече от над 1 млн. потребители за всеки от каналите, а с Instagram към 500 хил. потребители.

УО също така използва и различни видове официални медии за популяризиране на програмата (онлайн и печатни медии, както и телевизии и радиостанции). През отчетния период е приключена втората национална медийна кампания със сключен договор с БиТиВи, която е изличила 76 авторски рубрики. Допълнително рубриците са споделяни от телевизията и в нейните социални канали.

Друга дейност е насочена към изготвянето на авторско съдържание от УО по изпълнението на проектите.

Следваща дейност е свързана с организирането на публични събития, с които УО присъства на в общественото пространство. Например за трета поредна година по случай Деня на детето е организирано посещение за над 100 деца в метро депо на софийското метро. Също така са организирани 5 броя посещения на ученици на изпълнявани по програмата проекти. Тази инициатива е проведена съвместно с Оперативна програма „Наука, образование и иновации за интелигентен растеж“ 2014-2020 г. в Пловдив, Габрово, Благоевград, София и Русе. Сред публичните събития място заема и провеждането на дискуссионен форум на тема „Силата на публичната комуникация“ с участие на експерти по публичност, журналисти, инфлуенсъри и други, както и провеждане на кръгла маса с Камарата на строителите в България. Друга част от публичните събития обхваща участие във фотоизложби, обществени дискусии и Кандидатстване за наградите RegioStars 2023 на Европейската комисия с 4 проекта на ОПТТИ. На събитието на конкурса проект на ОПТТИ е представен като пример за визуализиране на и представяне на информацията за широката общественост.

Представи слайд за проведено на 03.10.2023 г. заключително събитие по програмата.

#### ПТС 2021-2027 г.

По ПТС към момента се разработват и приемат основните официални документи. Националната комуникационна стратегия вече е разработена и предстои нейното одобрение от комитета за наблюдение на Споразумението за партньорство. Създаден е образец на Комуникационен план за бенефициентите на ПТС. Бенефициентите са информирани за новите изисквания по ПТС. На сайта на програмата се публикува всяка актуална и необходима информация.

През 2024 г. предстои:

- Публикуването на новини и актуална информация за отворени процедури
- Публикуване на документи за отворени процедури за кандидатстване
- Провеждане на публични събития
- Провеждане на семинари и срещи

- Поддържане на Мрежата на комуникационните експерти на бенефициентите и провеждане на редовни срещи
- Публикации в социалните канали
- Встъпителна медийна кампания

**Г-жа Анес Монфре (Европейска комисия)** поздравя УО и бенефициентите за постигнатите резултати и представянето в Чехия през м. ноември 2023 г. Обърна внимание, че все още не е одобрена националната комуникационна стратегия може да доведе до затруднения, например за прилагането на образците за комуникационните планове при кандидатстването на бенефициентите. Прикани по възможност датите на предстоящите публични събития да се оповестяват своевременно. Благодарни са за публичното откриване на гара Стара Загора от 21.11.2023 г.. Обърна внимание на проведеното на 03.10.2023 г. заключително събитие по ОПТТИ и акцентира, че то е проведено при затворени врати и с ограничен кръг участници.. В тази връзка тя предложи за провеждане на подходящо заключително публично събитие, при финализиране на програмата, Събитието е добре да бъде организирано на място на завършен проект по ОПТТИ, с предпочитание извън София.

С цел да се насърчи по-ефективна комуникация на постигнатите резултати по програмата и обществено участие, препоръчително е при организацията и провеждането на този вид събития да се включат младежи. Подготвеното резюме за гражданите е пример за добра комуникация. Същото следва да се актуализира при приключване на програмата.

Постигнатите резултати трябва да бъдат оповестени и преставени на всички средства и партньори за масова комуникация

**Г-жа Десислава Николова** благодари и уточни, че УО вече обмисля конкретна дата за провеждане на заключително публично събитие по ОПТТИ през м. март 2024 г., която съвсем скоро ще бъде споделена.

## **СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.;**

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** представи финансовото изпълнение, отчетено към 31.10.2023 г.: предоставена БФП – 99,35%, изплатени средства – 72,72%, верифицирани разходи – 67,95%, сертифицирани разходи – 67,69%. Предстоят плащания на сравнително висока стойност. След предходното заседание на КН е задвижено изменението на ОПТТИ 2014 – 2020 г., с оглед намирането на решение за оптимизиране на изпълнението. С него се създава нова приоритетна ос б, с пренасочване на средства към т.нар. инструмент SAFE, с цел компенсиране на разходи от държавния бюджет, извършени за смекчаване на последиците от увеличените цени на енергията.

Анализът при изпълнението на ниво приоритетни оси показва затруднения единствено при разходването на средствата по проектите за железопътна инфраструктура (ПО 1). Очерта основните мерки за оптимизиране на изпълнението, в т.ч. предприетото изменение на програмата (в процес на разглеждане от ЕК) – с включването на допълнителни проекти (за метрото – частично финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и без прехвърляне в ПТС 2021 – 2027 г.; Обходния път на гр. Бургас – със завършено строителство; Капитално драгиране в района на пристанище Бургас – с отношение към т.нар. Коридори на солидарност, като съвсем скоро

предстои одобрение на формуляра за кандидатстване) и подкрепата по SAFE (с реализация при изключително стриктен мониторинг по краткия график за изпълнение). За компенсиране ръста при неизпълнение на железопътните проекти, е предложено и допълнително завишаване на ресурса за насочване към Инструмента SAFE, достигащ 145 млн. евро. Заостри вниманието и върху сложния, в т.ч. и от административна гледна точка, процес по осъществяване фазирането на големите железопътни проекти. НКЖИ е подал формуляра за кандидатстване за проект *Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2* по ПТС 2021 – 2027 г., като уточни, че УО може да пристъпи към неговото одобрение, едва след наличието на решение от страна на ЕК относно фазирането, защото проектът не е бил разглеждан и оценяван първоначално за включване в обхвата на ПТС 2021 – 2027 г. Като общ извод за ситуацията, отбеляза, че при осъществяване на всички предприети оптимизационни мерки съобразно разчетите, съществува възможност за успешно приключване на ОПТТИ 2014 – 2020 г., с използване на целия наличен финансов ресурс. Напомни за друга важна тема, разглеждана и преди в КН, а именно наложените финансови корекции по проектите за железопътна инфраструктура, в т.ч. фазираните, които влизат в ПТС 2021 – 2027 г. Голяма част от финансовите корекции са били покрити с предприетите стъпки във времето, но може да се очаква генериране на свободен финансов ресурс в железопътния приоритет на ПТС 2021 – 2027 г. от порядъка на 10 млн. евро. Това обстоятелство налага задълбочено анализиране на ситуацията и предприемане на подходящи действия за оптималното насочване на тези потенциално разполагаеми средства в програмата, с идентифициране на проект, който може да ги оползотвори успешно. Припомни, че Приоритет 1 е силно над-договорен поради акумулираното забавяне в първите фази на железопътните проекти. Представи актуален статус на предложените допълнителни проекти, при които текущото състояние е на необходимото добро ниво: *Обходен път на гр. Бургас; Капитално драгиране в района на пристанище Бургас; Разширение на Линия 3 на метрото, участък „ул. Шипка - кв. Гео Милев – ж.к. Слатина - Зала Арена „София“/Тех Парк София - бул. Цариградско шосе“; Доставка на 8 метровака за линии 1, 2 и 4 на метрото в София.*

Маркира статуса на ОПТТИ 2014 – 2020 г. по отделните приоритетни оси, без да навлиза в технически детайли по проектите, които бяха докладвани в предходния ден от страна на представителите на бенефициентите:

При Приоритетна ос 1 (жп проекти), разликата между нивата на договорени и изплатени средства е почти двойна, т.е. около половината ангажиран ресурс не е използван. В тази връзка е необходимо стабилизиране на ритъма на изпълнение, защото при някои проекти по ПТС, приключването е в 2028 г. и евентуално ново забавяне ще ги извади от рамките на програмен период 2021 – 2027 г. Напомни, че механизмът на фазирането е с еднократно действие, т.е. няма възможност за трета фаза на проектите. Очертаният риск в най-голяма степен е валиден по отношение приключването на проекта за *Модернизация на жп линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, Фаза 2* и подчерта, че допустимостта на разходите по ПТС 2021 – 2027 г. е до края на 2029 г. За проект *„Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волуяк – Драгоман, Фаза 2“*, очакваното приключване е през 2027 г. Най-вероятно, вторите фази на проектите за Пловдив – Бургас и Волуяк – Драгоман ще могат да бъдат покрити от бюджета на ПТС 2021 – 2027 г., а за втората фаза на Елин Пелин – Костенец финансирането ще е частично и НКЖИ ще трябва да потърси допълнителни средства за нейното завършване. Към момента, недостигът по приоритет 1 на ПТС 2021-2027 г. е от порядъка на 200 млн. лева. При по-малките проекти на НКЖИ, изпълнението

навлиза в ритъм и ситуацията е по-спокойна. Проект *„От Изток към Запад – 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: рехабилитация на жп връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“* ще бъде завършен цялостно в рамките на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подчерта, че с фазирането на железопътните проекти, не трябва чисто механично да бъдат отложени акумулираните проблеми от програмен период 2014 – 2020 г. за решаване в 2021 – 2027 г.

В Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) е постигнато над-договаряне, с оглед включването на проекта за обходен път на град Бургас, за което са проведени и предварителни разговори с Министерство на финансите. Представява своеобразен буфер за компенсиране на евентуални недопустими разходи в оста. Темата за АМ „Струма“ е обсъдена подробно в рамките на първия ден от заседанието. При АМ „Европа“ ще има дейности, излизащи извън обхвата на програмен период 2014 – 2020 г., но АПИ са направили необходимото през 2024 г. обектът да бъде въведен изцяло в експлоатация. Затрудненията по оста са с технически характер, като АПИ намира тяхното решение в оперативен порядък и няма да повлияят на цялостното изпълнение на програмата.

Изпълнението по Приоритетна ос 3 (интермодалност), от доста време е почти цялостно завършено, с успешното приключване на проектите за метрото. Фокусът е върху ключовите гарови комплекси, като този в град Стара Загора е открит на 21.11.2023 г. Реконструирани по ОПТТИ 2014 – 2020 г. жп гари Подуяне, Карнобат и Казичене са открити в периода 2020 – 2021 г. Тези проекти са по-малки като обем, но са важни от гледна точка и на привлекателността на железопътния транспорт. Пособна е ситуацията при гара Нова Загора. Темата е обсъждана и преди на заседания на Комитета за наблюдение. Проектът ще бъде фазиран, предвид статута на зданието, класифицирано като единична архитектурно-строителна недвижима културна ценност от Ново време, с категория *„местно значение“*.

Сериозен е напредъкът в Приоритетна ос 4 (иновации в управлението и услугите), като успешно са изпълнени и двата допълнителни проекта: *„Подобряване на навигационната обстановка по р. Дунав чрез доставка на хидрографско оборудване“* (на ИАПД) и *„Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища“* (на ДППИ). При представянето на система за електронен обмен на информация е имало сериозна представителност, в т.ч. участие от страна на бизнеса, като спедиторите и операторите на пристанища са изключително доволни от новия продукт, вкл. и като предпоставка за заемане на по-сериозно място на българските пристанища в морската карта на ЕС. В отчетния период, практически завърши и *„Проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа (СУВР)“* на НКЖИ.

С предложеното изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. (Версия 8.1), представено пред ЕК на 29.09.2023 г., се създава нова приоритетна ос 6 в рамките на програмата, във връзка с предвидените действия на национално ниво по линия на Инструмента SAFE. Сключен е договор за предоставяне на БФП. УО разглежда подаденото искане за плащане от страна на Фонд *„Сигурност на електроенергийната система“*, като се планира, в началото на месец декември 2023 г., да бъдат преведени и средствата към бенефициента.

## **СТАТУС НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 Г.**

Тематичното отключващо условие за ПТС 2021 – 2027 г. *„Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“* е изпълнено с всички 9 критерии. Предприети са стъпки по актуализиране на транспортния модел,

съвместно с инициативата ДЖАСПЪРС. Процесът е в сравнително начална фаза, като се появяват и нови аспекти, в т.ч. военна мобилност и двойна употреба на инфраструктурата.

УО е разработил насоките по осем процедури за директно предоставяне на БФП, които са отворени до края на месец октомври 2029 г. В рамките на днешното заседание ще бъде представена информация от консултанта, разработващ схемата за набиране на проектни предложения чрез конкурентен подбор за подпомагане на интермодални оператори. По темата функционира широк консултативен съвет. Схемата подлежи и на нотификация за държавна помощ. Също така се работи по подготовка на критерии за набиране на проектни предложения чрез конкурентен подбор по процедура за *„Изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата“*. Преди заседанието са разпространени за сведение примерни критерии. По темата е предоставено съдействие и от страна на ДЖАСПЪРС, като също така са настъпили някои промени в регулаторната рамка на ниво ЕС. Членовете на Комитета за наблюдение могат да споделят своите предложения по материалите, като на следващото заседание, Управляващият орган ще представи критериите за подбор. Както вече бе споменато в хода на заседанието, подаден е формуляр за кандидатстване по ПТС 2021 – 2027 г., за втората фаза на жп проекта *„Пловдив - Бургас“*, като УО е уведомил официално НКЖИ, че без наличие на решение за фазиране на проекта от ОПТТИ 2014 – 2020 г., той не може да бъде процедиран.

По отношение на Плана за оценка на ПТС 2021 – 2027 г., документът е одобрен на 19.09.2023 г., с процедура за неприсъствено вземане на решение от Комитета за наблюдение и е изпратен на ЕК чрез системата SFC на 20.09.2023 г. Заложени са две планирани оценки на ПТС 2021 – 2027 г., както и една допълнителна при необходимост. Постъпило е предложение от страна на Държавната агенция *„Безопасност на движението по пътищата“* да бъдат взети предвид и мерките за пътна безопасност. УО го приема и това ще бъде отразено при възлагане на оценките по програмата.

От началото на 2023 г., на тримесечна база, се изпраща бюлетин на членовете на Комитета за наблюдение с ключова информация за напредъка на ПТС 2021 – 2027 г. и ОПТТИ 2014 – 2020 г., който включва данни за подадените формуляри за кандидатстване, сключените договори за БФП, приключилите договори за предоставяне на БФП и друга актуална информация, представена с визуални техники за по-лесно и бързо възприемане. При наличие на допълнителни идеи, те могат да бъдат комуникирани с екипа по публичност на Управляващия орган, за да бъдат отразени по възможност.

Представи информация за териториалното разпределение на инвестициите по отделните приоритети на ПТС 2021 – 2027 г. между Южна и Северна България. Подчерта, че ПТС 2021 – 2027 г., по никакъв начин, предвид спецификата на финансираните дейности, не може да постигне териториално балансирано разпределение в съотношение 50:50. По обективни причини, част от изгражданата инфраструктура понякога попада в Южна България, а останалата част – в Северна България и няма вариант за изкуствено разделяне при финансирането. При одобрението на програмата, показателят за териториалното разпределение е фиксиран на 60:40, с оглед на вече стартиралите инвестиции в Южна България, които не са направени по чисто географски критерии, а на база идентифицирана необходимост от финансиране и съответно трябва да бъдат завършени. Ще бъдат положени необходимите усилия, за да не се получат отклонения и няма причина за

притеснение относно рязко нарастване на инвестициите в Южна България. Даде пример с тунела под връх Шипка, представляващ ключова връзка между севера и юга, генериращ положителни ефекти и за двете направления и държавата като цяло.

**Г-жа Анес Монфре (представител на ЕК)** благодари за предоставената информация и изрази удовлетворение от предприетите мерки за намаляване на риска от загуба на средства по ОПТТИ 2014 – 2020 г., в т.ч. по линия на SAFE. Напомни, че се е наложило да се прибегне към подобни действия поради акумулираното забавяне при използването на разполагаемия финансов ресурс. Допълни, че спецификата на транспортния сектор не позволява прилагането на формализъм при балансиране териториалното разпределение на инвестициите. Напомни за въглеродния отпечатък на транспорта. Засегна темата за над-договарянето и го окачестви като полезен инструмент, като дори препоръча бъдещо прилагане на още по-сериозно над-договаряне. Предложи информацията в презентациите по време на заседанията на Комитета за наблюдение да бъде още по-агрегирана.

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** добави, че в техническите срещи се представя по-детайлна информация по отделните въпроси и Управляващият орган се стреми да синтезира данните в презентациите за Комитета за наблюдение.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ЗА ПОДПОМАГАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИ ОПЕРАТОРИ**

**Г-жа Ивета Колева (представител на УО)** информира членовете на Комитета за наблюдение за напредъка при подготовката на двете схеми за частни оператори, които ще се финансират по ПТС 2021 – 2027 г., а именно за алтернативните горива и за подпомагане на интермодалните оператори. Поясни, че консултантът, който разработва втората схема, ще представи подробна информация за напредъка в рамките на днешното заседание. По разпространените критерии за схемата за подпомагане на интермодалните оператори, от страна на МФ не са отправени конкретни забележки, но предстои нотификация към ЕК за режима на държавни помощи, която може да доведе до промени в начина на предлаганото финансиране. Представи в резюме концепцията по предвидената схема за изграждане на зарядни станции. При наличие на идеи за доразвиване на схемата, Управляващият орган ще приветства предоставянето им от страна на членовете на Комитета за наблюдение, за да бъдат отразени. Напомни, че схемата ще бъде обявена по Приоритет 3, с ресурс около 92 млн. лева. Към момента се предвижда обявяване на етапи, като първият етап ще бъде до 10 млн. лева. Ще бъдат допустими дейности за закупуване, доставка и монтаж на станции за леки и тежкотоварни електрически превозни средства, проектиране и изграждане на връзка с електропреносната система и за закупуване, доставка и монтаж на соларни панели. Необходимо е да бъдат разположени по протежение на участъци от републиканската пътна мрежа, които са част от „основната“ или „разширената“ TEN-T мрежа или на до 3 км от най-близкия изход от пътища от републиканската пътна мрежа, които са част от „основната“ или „разширената“ TEN-T мрежа. Представи и предвидения размер на БФП по отделните компоненти, за който ще може да се кандидатства, като уточни, че максималният размер не може да надвишава 500 000 лева. Продължителността на изпълнение на всеки проект не може да надхвърля 24 месеца.

Поясни, че Индикативната годишна работна програма за 2024 г. съдържа 8 процедури, които са обявени за бенефициентите, както и представените две процедури (за зарядни станции и за интермодалните оператори).

Думата бе дадена на консултанта, оказващ съдействие за разработване на документите за процедура „Подпомагане на интермодални оператори“.

**Г-жа Десислава Кочева** представи основните моменти при изпълнението на дейностите по договора с МТС. За изготвянето на критериите са прегледани стратегически референтни документи на национално ниво, представени са добри практики на европейско ниво по отношение на схеми за подпомагане на интермодалния транспорт и интермодални оператори (от Чехия, Австрия и Полша) и е извършен анализ на приложимите режими на държавни помощи.

Предвид прегледаните документи и добри практики, е установено, че за процедурата следва да има нотификация до службите на ЕК. Документът вече е подготвен и е представен на Министерството на финансите за предварителен преглед.

**Г-жа Розина Козлева** запозна участниците с подготовката на процедурата, която включва проучване сред интермодалните оператори в страната, изготвяне на варианти за процедурата, и представяне на окончателен пакет от документи.

Основни проблеми и предизвикателства пред интермодалните оператори са свързани с състоянието на жп инфраструктурата и връзките към националната жп мрежа, терминалната инфраструктура, техниката, складовите площи, използването на специализиран софтуер, високи инфраструктурни такси. Разработените варианти са съобразени с нуждите на интермодалните оператори и нормативните изисквания.

Вариант 1 – процедурата да се изпълни без нотификация до ЕК, но за ограничен кръг оператори. Подкрепа за пристанищните оператори на територията на Република България за закупуване/ модернизация на (1) мобилното оборудване за обслужване на терминала и (2) изграждане/рехабилитация на инфраструктура за достъп, в т.ч. пътища и/или железопътни коловози. Необходим финансов ресурс – 17 млн. евро. Предимство: най-бързо стартиране. Недостатък – ограничен обхват на допустимите кандидати.

Вариант 2 – изисква нотификация, но обхваща всички видове интермодални оператори. Подкрепа за всички интермодални оператори за закупуване на (1) мобилно оборудване, (2) изграждане/рехабилитация на ЖП/пътна инфраструктура, (3) площадки за обработка на товари, (4) внедряване на ИТ системи и (5) зарядни станции. Необходим финансов ресурс – 35 млн. евро. Предимство: възможност да кандидатстват всички допустими кандидати. Недостатък – необходимост от нотификация към ЕК.

Вариант 3 – изисква нотификация, но обхваща всички видове интермодални оператори. Подкрепа за всички интермодални оператори за закупуване на (1) мобилно оборудване, (2) изграждане/рехабилитация на ЖП/пътна инфраструктура, (3) площадки за обработка на товари, (4) внедряване на ИТ системи, (5) зарядни станции, (6) подвижен състав за ИМЕ, и (7) складови площи. Необходим финансов ресурс – 60 млн. евро. Предимство: възможност да кандидатстват всички допустими кандидати. Недостатък – необходимост от нотификация към ЕК; подкрепата за изграждане на закрити складови площи и инвестициите в тях имат по-висока финансова възвръщаемост за оператора и следва да се осъществяват предимно с частни инвестиции съществува риск от изключване на тази дейност от допустимите за финансиране.

В резултат на направения анализ се предлага Вариант 2, с възможност за включване на всички оператори и разширени дейности, като в същото време се избягват рисковете на Вариант 3.



**Г-н Мартин Георгиев** благодари и поясни, че още в хода на подготовка на програмата са разглеждани различни варианти. Включително и за изграждане на нови терминали. Предвид съществуващата в страна интермодална инфраструктура, по-подходящо е да се използва наличния потенциал, вместо да се изгражда изцяло нова. Съответно с ограничен ресурс, ще може да се постигне добър ефект при дела на комбинираните превози.

**Г-н Пламен Панов (представител на НСОБ и заместник-кмет на община Пловдив)** представи позицията на сдружението поясни, че в момента процедурата не може да бъде подкрепена, тъй като преди заседанието на членовете на КН не е бил представен бюджета и допустимите кандидати.

**Г-жа Ивета Колева** отговори, че информацията ще бъде изпратена и критериите ще бъдат гласувани допълнително от членовете на КН. Като предложи това да стане в сравнително кратък срок, тъй като консултантът по изпълнение на договора има ограничено време и е необходимо в срока на договора да подготви документите за нотификация към ЕК.

**Г-н Мартин Георгиев** предложи да бъде изпратена необходимата информация и през м. февруари 2024 г. КН да вземе решение и за процедурата за интермодалните оператори и за зарядните станции. Обърна внимание, че по процедурата за зарядните станции ще се разчита на съдействие на НСОБ за осигуряване на необходимите нормативни документи за изграждане на инфраструктурата.

**Г-н Вълко Станев (БХК)** препоръча на обектите по програмата (като жп гари) да бъдат изградени зарядни станции за електромобили и соларни панели, както и поставяне на пейки със соларни панели за зареждане на телефони.

**Г-н Димитър Димитров (ССИ)** коментира процедурата за зарядни станции и предложи тя да не е ограничена до електрически, а да включва и други алтернативи. Предвид целите на ЕК за намаляване на вредните емисии, мерките по процедурата за интермодални оператори и процедурата за зарядни станции, няма да са достатъчни за значително намаляване на вредните емисии от автомобилния транспорт. Също така попита колко средства ще останат неусвоено по ОПТТИ и дали не е имало вариант да бъдат насочени към частни бенефициенти, както се предвижда по ПТС (за алтернативните горива и зарядните станции).

**Г-н Мартин Георгиев** поясни, че на този етап е предвидено единствено изграждане на зарядни станции за електромобили. За други алтернативи за зарядни станции ще е необходим допълнителен анализ и бюджет за това от ПТС. По отношение на бюджета и изпълнението на ОПТТИ, уточни, че информацията е представяна регулярно. Важни са две неща: да има усвояемост на средствата и изграждане на транспортната инфраструктура. Припомни, че от ОПТТИ са пренасочвани средства във връзка с мерките по COVID-19, за сметка на програмата. Съответно е трудно с ограничен бюджет да бъдат удовлетворени всички заинтересовани страни. В тази връзка ще провеждат и разговори за изпълнението на ПТС и интересите от различни страни.

На въпроса на г-н Вълко Станев за изграждане на зарядни станции на жп гарите, отговори, че темата е обсъждана с НКЖИ. Предстои провеждане на разговори в тази посока за преценяване на възможността.

Не бяха отправени други коментари по темата, с което г-н Георгиев обобщи, че приемането на процедурата за интермодалните терминали се отлага за гласуване от КН най-късно за м. февруари 2024 г. Документите ще бъдат изпратени до членовете на КН за коментари и становища.

## **ОБСЪЖДАНЕ И ГЛАСУВАНЕ НА ИГРП НА ПТС ЗА 2024 Г.**

**Г-н Пламен Панов (представител на НСОРБ и заместник-кмет на община Пловдив)** обърна внимание, че по двете процедури в ИГРП за 2024 са дадени по-кратни срокове за кандидатстване (57 и 58 дни), отколкото е предвиденото по закон. Предвид на това, че процедурите касаят инфраструктурни проекти, по закон се предвиждат 90 дни за кандидатстване. Предложението на НСОРБ е сроковете в ИГРП за 2024 г. по тези процедури да бъдат съобразени с нормативния акт.

**Г-н Мартин Георгиев** заяви, че сроковете ще бъдат променени и ще се даде достатъчно време за кандидатстване. По отношение на процедурата за интермодалните терминали поясни, че се предвижда кандидатстването да става на няколко етапа. Предложи ИГРП на ПТС за 2024 г. да бъде гласувана от КН.

Нямаше други коментари или бележки, с което КН прие единодушно ИГРП за 2024 г.

**Решение на КН:** КН приема ИГРП на ПТС за 2024 г. със следната забележка: сроковете за кандидатстване да бъдат съобразени с минималните срокове, провидени в законодателството.

## **ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО**

**Г-н Мартин Георгиев** благодари на присъстващите за активното участие и коментари. Уточни, че през 2024 г. ще е необходимо да има ускорена съвместна работа и най-вероятно ще се наложи провеждане на повече на брой заседания на КН, предвид новите мерки за подпомагане на бизнеса (интермодални терминали и зарядни станции).

**Г-жа Анес Монфре (Европейска комисия)** обърна внимание, че е необходимо информацията на сайта на програмата да се поддържа актуална, както и за планираните предстоящи процедури. За да знаят операторите какво предстои да се подготвят за кандидатстването. Благодарни за дискусиите по време на заседанието и обърна внимание, че предстои доста работа. Очаква да бъдат исканията за плащане до края на 2023 г. да бъдат подадени своевременно, особени при финализиране на дейностите за SAFE. За ОПТТИ предстои приключване и представяне на резултатите с различни инициативи и заключително събитие. Това е особено необходимо предвид предстоящите избори за Европейски парламент в периода 6-9.06.2024 г., както и оживените дискусии относно това дали Кохезионната политика да бъде продължена и след 2027 г. и ако да, по какъв начин. За това е необходимо да се представи какво е направено по ОПТТИ, и да се покаже, че новите страни-членки имат нужда от Кохезионната политика за изграждане на транспортна инфраструктура.

По отношение на ПТС обърна внимание, че заседанието на КН е приключило с актуална дискусия – за зарядните станции.

Не винаги нещата се случват спрямо първоначалните планове, за това е необходимо да има подготвени достатъчно алтернативни проекти. И предвид дисбаланса на инвестициите до сега спрямо Северна и Южна България, призова алтернативните проекти да са съсредоточени в Северна България.

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

**Взети решения на 23.11.2023 г.:**

**Решение 1:** КН приема ИГРП на ПТС за 2024 г. със следната забележка: сроковете за кандидатстване да бъдат съобразени с минималните срокове, провидени в законодателството.

София, 08.01.2024 г.

Председател на КН на ПТС и  
Ръководител на УО на ПТС и ОПТТИ

/М. Георгиев/

Проверен от:

Н-к отдел „Наблюдение и оценка”, д-я КПП

/Н. Дечев/

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

Изготвен от експерти на отдел „Наблюдение и оценка”, д-я КПП/Секретариат на КН на ПТС

**Приложение:** *Списък с участвалите на III заседание на КН на ПТС*

**ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ**

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ПТС, МТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС
3. Анита Ангелова, началник на отдел, НТП, МТС
4. Генади Георгиев, главен експерт, МФ
5. Екатерина Алексиева, държавен експерт, МФ
6. Пенка Чакърова, представител, МТСП (*упълномощен представител*)
7. Илка Гълъбова, представител, МОН (*упълномощен представител*)
8. Иванка Митовска, представител, ПКИП, МИР (*упълномощен представител*)
9. Димитър Кавърджиков, представител, ПНИИДИТ, МИР (*пълномощно*)
10. Петя Петрова, началник на отдел, УО на ПОС, МОСВ
11. Евгения Черкезова, главен експерт, МЗХ
12. Росица Гавазова, главен експерт, МВР
13. Йоана Илчевска, главен експерт, НСИ
14. Пламен Панов, заместник-кмет на община Пловдив, представител на НСОРБ (*упълномощен представител*)
15. Гинка Райчева, областен управител на област Хасково, РСР на ЮЦР
16. Виктор Стойчев, областен управител на област Ловеч, РСР на СЗР
17. Марияна Ризова, РСР на СЦР (*упълномощен представител*)
18. Йорданка Костадинова, областен управител на област Добрич, РСР на СИР
19. Петър Бунев, представител, КНСБ
20. Йордан Арабаджиев, представител, КРИБ
21. Димитър Димитров, представител, ССИ
22. Зорично Йорданов, представител, КТ „Подкрепа“
23. Павел Савов, председател на БАРИС, представител на НСИХУ
24. Вълко Станев, БХК
25. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
26. Илиана Филипова, представител, БАРДА
27. Малина Крумова, председател, ДАБДП

**НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС**

28. Анна Натова, заместни-министър, МТС
29. Иван Марков, главен секретар, МТС
30. Анес Монфре, ЕК
31. Милена Новакова, ЕК
32. Петър Христов, ЕК
33. Дениса Танасе, ЕК
34. Инга Вермеерш, ДЖАСПЪРС
35. Асен Антоу, ДЖАСПЪРС
36. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС

37. Станка Рашкова, началник отдел, Сертифициращ орган, МФ
38. Орлин Василев, младши експерт, АОП
39. Ясен Ишев, НТСТ

#### **БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ**

40. Мария Генова, генерален директор, НКЖИ
41. Нели Андреева, директор на дирекция, НКЖИ
42. Мирослава Бакалска, НКЖИ
43. Надя Николова, НКЖИ
44. Камен Диков, НКЖИ
45. Десислава Паунова, член на УС, АПИ
46. Златка Петева, директор на дирекция, АПИ
47. Христилина Бакърджиева, АПИ
48. Биляна Влаева, АПИ
49. Петя Цолова, АПИ
50. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
51. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
52. Дирк Пергот, генерален директор, ДППИ
53. Елиз Бохосян, и.д. директор на дирекция, ДППИ
54. Маргарита Вълканова, представител, ДППИ
55. Ивелин Занев, изпълнителен директор, ИАППД
56. Божидар Янков, главен секретар, АППД
57. Силвия Агопова, младши експерт, ИАППД

#### **МТС**

58. Ивета Колева, началник отдел
59. Нина Беленска, началник отдел
60. Силвия Кузманова, началник на отдел
61. Майя Стоилова, началник отдел
62. Десислава Николова, началник отдел
63. Мариета Тодорова, началник отдел
64. Борислав Петков, главен експерт
65. Мая Антонова, главен експерт
66. Момчил Марков, държавен експерт
67. Людмила Алексиева, главен експерт
68. Станислав Чанчеров, главен експерт
69. Ангелина Виденова, главен сътрудник
70. Мая Станова-Радковска, главен експерт
71. Станислав Гоцов, главен експерт
72. Стефана Петрова, главен експерт
73. Виолета Вълчева, главен експерт
74. Галя Хинделова, главен експерт
75. Мариела Стоянова, главен експерт
76. Радостина Радосова, държавен експерт
77. Любомир Драгомиров, държавен експерт
78. Милена Величкова, експерт
79. Костадин Вардев, МТС

## **ДРУГИ УЧАСТНИЦИ**

80. Десислава Кочева, консултант

81. Розалина Козлева, консултант