



Съфинансирано от ЕС



ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ IV ЗАСЕДАНИЕ

14-15.05.2024 г., гр. Бургас

ДНЕВЕН РЕД

14.05.2024

- Статус на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.; Приключване на големите проекти; Статус на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
- Изпълнение на дейностите по информация и комуникация
- Представяне на STEP (Strategic Technologies for Europe Platform – Платформа за стратегически технологии за Европа), ключови принципи на изпълнението, ангажиране на младото поколение, дейности по комуникация и видимост
- Представяне на процедурата за алтернативни горива
Обсъждане и гласуване на методика и критерии за подбор
- Пактове за почтеност

15.05.2024

- 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“*

Ден 1 – 14.05.2024

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) откри заседанието, като обърна внимание, че в него за първи път участва и г-жа София Алвеш – директор на дирекция „Изграждане на административен капацитет и изпълнение на програми П“ в Главна дирекция „Регионална и селищна политика“ на ЕК. Също така е осигурена и онлайн връзка с партньорите от ЕК в Брюксел, които са възпрепятствани да участват присъствено. Отбеляза, че в рамките на деня, в гр. Бургас, ще се проведе и голямото публично събитие по приключване на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ).

Г-н Георги Гвоздейков (министър на транспорта и съобщенията) приветства участниците в заседанието и в началото на изказването си постави акцент върху прехода между текущия и предходния програмен период, както и върху предизвикателствата при стартирането на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС). Напомни за паралелното изпълнение на проекти по Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) и Механизма за свързване на Европа (МСЕ), с търсене на максимална ефективност при реализацията на всички дейности. Подчерта важния процес по приключване на големите инфраструктурни проекти от ОПТТИ 2014-2020 г. и полагането на усилия за недопускане загубата на финансов ресурс. Информира за сериозните затруднения при железопътните проекти предвид спецификата и сложността, наложили в крайна сметка тяхното фазиране. Прилага се проактивен подход при търсенето на допълнителни източници за финансиране на големите инфраструктурни проекти, изискващи сериозни инвестиции. По отношение на пътните проекти, заяви необходимост от ускорена реализация на тунела под връх Шипка, който е ключов за връзката между Северна и Южна България. обърна внимание на значението и на магистралата между Русе и Велико Търново. Сподели лично положително впечатление от новоизградена пътна инфраструктура в Италия, преминаваща през сложен планински терен и включваща сериозен брой тунелни съоръжения. Релацията бе по повод целесъобразността, подобни добри практики в ЕС да бъдат използвани, в т.ч. чрез обмяна на опит, предвид предстоящите в страната дейности по изграждането на тунела под Шипка.

Очерта приноса на ПТС 2021-2027 г. за развитие на транспортната инфраструктура, маркирайки в по общ план предвидените дейности за финансиране, логическата свързаност с програмите от предходните програмни периоди, както и новите моменти. Новост при ПТС 2021-2027 г. например е включеното подпомагане чрез конкурентен подбор, а не само финансиране за проекти на предварително определени институционални бенефициенти. Подчерта усилията за повишаване екологосъобразността на транспорта, в т.ч. подкрепата по програмата за изграждане на зарядна инфраструктура, която ще бъде обект на обсъждане и по време на настоящото заседание. Информира за предстоящото сключване на договор за предоставяне на БФП за ДППИ по проекта за капитално драгиране в района на пристанище Бургас. В заключение, обърна внимание, че за ефективното оползотворяване на европейското финансиране в транспортния сектор, са необходими сериозни съвместни усилия и ангажираността на всички участници в процеса, като действително предстои огромен обем от работа по проектите.

Г-жа София Алвеш (ЕК) сподели с участниците, че отговаря за България в рамките на ГД „Регионална и селищна политика“ от близо 3 г., като за първи път участва в заседание на КН по транспортната програма. Преди неговото начало е имала възможността да посети и няколко обекта в района на град Бургас. Подчерта

сложността на програмен период 2014-2020 г. и сериозните предизвикателства, с които всички е трябвало да се справят през последните години и които са наложили приемането на поредица от мерки за гъвкавост в областта на Кохезионната политика (напр. SAFE). Благодарни са за положените усилия и свършената работа по ОПТТИ 2014-2020 г. Споделени очакванията си за наличие на предизвикателства и при изпълнението на ПТС 2021-2027 г., в т.ч. особено по отношение на акумулираното забавяне при железопътните проекти. Ще бъдат необходими съвместни усилия за завършване на фазираните проекти, със съдействието на ЕК и ДЖАСПЪРС. Напомни, че инвестициите за транспортна свързаност са приоритетни за ЕК и подчерта значението на завършване изграждането на TEN-T до 2030 г. Напомни очакванията за съществен принос на ПТС 2021-2027 г. към развитието на Северна България, за да може и този регион да се доближи до нивото в останалата част от страната, както и в ЕС. Като уникален белег на регионалната политика припомни за прилагане принципа на партньорство и в тази връзка сподели, че проектите имат смисъл, ако се планират и реализират с участието на гражданите. В тази връзка е важно т.нар. управление на много нива и поради тази причина ролята на КН е от съществено значение.

СТАТУС НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.; ПРИКЛЮЧВАНЕ НА ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ;

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) благодари за насърчителните слова. Съобщи, че КН разполага с кворум и предложи за приемане разпространения дневен ред, който бе одобрен. На следващо място представи статуса на ОПТТИ 2014-2020 г. и приключването на големите проекти. Финансовото изпълнение, отчетено към 15.04.2024 г., с включена приоритетна ос 6 SAFE е следното: предоставена БФП – 109,18%, сключени договори – 98,65%, изплатени средства – 92,07%, верифицирани разходи – 86,87%, сертифицирани разходи – 84,96%. При приоритетна ос 1 и 2 все още са в ход огромен обем от проверки по отношение на дейностите, завършени в края на 2023 г. За да бъде приключена програмата е избран подход за фазиране на големите железопътни проекти, както и на някои, които не попадат в тази категория. Това е изключително трудна задача – не само от административна гледна точка, но и по отношение организацията на дейностите по управление и изпълнение на проектите в отделните звена. За проект *„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“* има решение на ЕК за фазиране. За проектите *„Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волуяк – Драгоман“* и *„Модернизация на жп линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“*, съгласувано със службите на ЕК, ще бъдат променени вече изпратените от българска страна искания за изменение предвид фазирането, за да може да бъде постигнато пълно съответствие на решенията с реалния статус към края на 2023 г. В тази връзка, благодари за проявеното разбиране от страна на ЕК. С предприетите действия е намерено решение големите проекти да не спират, а изпълнението им при прехода между програмните периоди да продължи.

Информира участниците, че с Регламент (ЕС) 2024/795 от 29.02.2024 г. е създадена платформата за стратегически технологии за Европа (STEP), с което се предоставя възможност, по една или няколко приоритетни оси от програмата, да бъде приложена максимална ставка от 100% европейско финансиране за включени в заявленията за плащане разходи за последната счетоводна година. Комитетът за

наблюдение одобрява коригирани финансови таблици, които след това трябва да се нотифицират пред ЕК. На по-късен етап в хода на заседанието е предвидена отделна презентация по темата. Ефектите са в две посоки – да бъде намален риска от загуба на средства, където той съществува и също така да бъдат изместени във времето някои от сроковете за отчитане. Вторият аспект е по-важен в случая на ОПТТИ 2014-2020 г., с оглед на сериозното натоварване в края на програмния период, в т.ч. огромното количество постъпили искания за плащане. Информира, че по-късно през 2024 г., ще трябва да бъде проведен изключително сериозен разговор в КН относно обхвата на ПТС 2021-2027 г., особено при железопътната инфраструктура, тъй като фазираните проекти реално ангажират наличния бюджет и трудно могат да бъдат финансирани други проекти по железопътния приоритет. В малко по-различен контекст подобен разговор трябва да бъде проведен и по отношение на пътните проекти, защото съответният приоритет също е над-договорен доста сериозно и трябва да се прецени къде точно може да бъде насочен наличния ресурс.

Маркира статуса на ОПТТИ 2014-2020 г. по отделните приоритетни оси, без да навлиза в технически детайли по проектите, които ще бъдат докладвани във втория ден от заседанието от страна на представителите на бенефициентите:

В Приоритетна ос 1 (жп проекти), акумулираното забавяне по проект „Пловдив – Бургас, Фаза 2“ е много голямо, което засяга сериозно ПТС 2021-2027 г. от финансова гледна точка. След приключване на периода за допустимост на разходите по ОПТТИ 2014-2020 г., се налага да бъдат покрити малко под 40 млн. евро за завършване на дейностите, за което вече има решение на ЕК относно фазирането. По отношение на проект „Елин Пелин – Костенец“, който технически е изключително сложен, като много сериозен риск от УО се отчита голямата вероятност за излизане извън периода на допустимост на разходите по ПТС 2021-2027 г. Не бива да се допуска подобна ситуация, защото повече няма да има опция за фазиране след 2029 г. и проектът ще трябва да бъде завършен със собствени средства на бенефициента. Назад във времето са търсени различни източници на финансиране от ЕС предвид характера на проекта и някои части от това направление се финансират по линия на МСЕ. Доколкото там се работи по нови трасета, при завършване на проекта е необходимо съответно и останалите части също да са готови, за да може да се осъществи свързване на железопътната линия по направлението. Налице е нарушена съгласуваност във времето и са нужни много сериозни усилия за синхронизиране, за да не се достигне до етап, при който линията свършва в средата на планината, тъй като останалата част е незавършена. За проект „Волюяк – Драгоман“, решението за фазиране на първата част е в процес на прецизиране, като благодарни за проявеното разбиране по темата от страна на ГД „Регионална и селищна политика“ в ЕК. Понастоящем УО не идентифицира проблем, който би предизвикал приключването на проекта да бъде извън обхвата на ПТС 2021-2027 г. По цялото направление от сръбска граница до Бургас, което е от ключово значение за транспортната система на страната, натрупано забавяне е от над 5 г., в сравнение с първоначално заложения срок при подготовката на ОПТТИ 2014-2020 г. Съществуват и много обективни причини за това състояние, като трябва да се работи активно за справяне със ситуацията. Повтори, че рисковият участък остава Елин Пелин – Костенец и ще се стигне до много сложна ситуация, ако той не бъде завършен до края на 2029 г. При по-малките проекти в оста ситуацията е следната: за *Модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на SCADA* не се очакват проблеми и вероятно представените графици ще бъдат спазени. С последното изменение на ОПТТИ 2014-2020 г., като мярка за спасяване на финансов ресурс, с ясното разбиране, че ще бъдат нефункциониращи, в обхвата на

програмата са включени за финансиране и два проекта на „Метрополитен“ ЕАД, в т.ч. за доставка на метровакове. При тяхното изпълнение липсват поводи за притеснение и ситуацията е съобразно планираното. Сред извлечените поуки от реализацията на дейностите в приоритетна ос 1 попадат: Подходящо е в хода на изпълнение да се прилага известно над-договаряне, за да съществуват навременно договорени буфери за обирание на рисковете; Обхват на дейностите – избягване на окрупняване на проектите, за да не се налага и справяне с голям по обхват проблеми, като напр. изпълнение на участък от граница до граница, което практически е доста трудно. Прекалено малките проекти също не са решение. Необходимо е умело бюджетиране, позволяващо гъвкавост за реагиране при драстични промени в средата, като напр. нарушени вериги на доставка. Темата за отчуждителните процедури не се коментира в дълбочина, а само бе отбелязано, че при тях се съобразява съществуващата нормативна рамка.

В Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) ситуацията е по-добра. С последното изменение на ОПТТИ 2014-2020 г. е включен допълнителния проект за обходен път на град Бургас, като буфер за неусвоения ресурс от Кохезионен фонд. Проектът е успешно приключен. АМ „Европа“ се изпълнява добре и независимо, че представлява нефункциониращ проект, в рамките на 2024 г. ще приключи, за което са осигурени средства от АПИ. Проектът за АМ „Струма“, Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“ е приключил. По отношение на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 има определена яснота относно начина на изпълнение, като в рамките на втория ден от заседанието на КН, ще бъде представена по-конкретна информация от страна на АПИ. Сред извлечените поуки отбеляза механизма на над-договаряне, като възможност за преодоляване на възникнали проблеми в хода на изпълнението. При ОПТТИ 2014-2020 г., проектът за *обходния път на град Бургас* е спомогнал за разрешаване на ситуацията при разходването на средствата по линия на Кохезионния фонд в пътния сектор. Важен аспект е и умелото бюджетиране, предоставящо гъвкавост за реакция при драстични изменения в средата, като в програмен период 2014-2020 г., АПИ са съумели да го постигнат. Темата за отчуждителните процедури и тук не се коментира в дълбочина, а само бе отбелязано, че се съблюдават изискванията на действащото законодателство.

При Приоритетна ос 3 (интермодалност) се прибегва да фазиране единствено заради *„Реконструкцията на гаров комплекс Нова Загора“*, с оглед класификацията на сградата като културна ценност. Очаква се реконструкцията да завърши успешно в рамките на ПТС 2021-2027 г. Цялостно оста е с добро ниво на изпълнение.

В Приоритетна ос 4 (иновации в управлението и услугите), единствено допълнителният проект за *„Капитално драгиране в пристанище Бургас“*, за който първоначално бе предвидено частично изпълнение по ОПТТИ 2014-2020 г., е оттеглен през месец декември 2023 г. и ще се финансира по ПТС 2021-2027 г. Формулярът за кандидатстване се планира да бъде одобрен до края на месец май 2024 г.

С последното изменение на ОПТТИ 2014-2020 г. е създадена Приоритетна ос 6, във връзка с предвидените действия на национално ниво по линия на Инструмента SAFE и чрез него е спасена немалка сума от програмата. Предоставена е БФП в общ размер от 145 млн. евро (КФ и ЕФРР) за подкрепа на особено засегнати от увеличението на цените на енергията МСП чрез мярка, прилагана от Фонд „Сигурност на електроенергийната система“. Сертифицирани са почти всички разполагаеми средства по оста, като разликата до пълния размер се дължи на факта, че някои от предприятията не са били избираеми за подкрепа и съответно не им е

предоставяно финансиране. Мярката и цялостния процес по предоставяне на подкрепата са структурирани и реализирани с много бързи темпове.

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

УО е разработил насоките по осем процедури за директно предоставяне на БФП и те вече са отворени за кандидатстване, със срок до края на месец октомври 2029 г. Две други процедури за набиране на проектни предложения чрез конкурентен подбор са в различен етап на подготовка към настоящия момент - за подпомагане на интермодални оператори и за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата. Насоките за кандидатстване по процедурата за подпомагане на интермодални оператори са одобрени от членовете на КН и понастоящем се уточнява реда на нотификация за държавна помощ. По отношение на подкрепата за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива, по-късно в хода на заседанието е предвидена отделна презентация по темата, като критериите за подбор на проекти подлежат на одобрение от КН. Представи информация за подадените към момента формуляри за кандидатстване, както и за предоставената подкрепа по ПТС 2021-2027 г. Одобен е Етап 2 на железопътния проект „Пловдив – Бургас, Фаза 2“, както и предпроектните проучвания за внедряване на ERTMS. Няколко други апликационни форми са на финален етап по одобрение.

Уточни, че в програмен период 2021-2027 г. вече не се предвиждат т.нар. големи проекти, подлежащи на одобрение от службите на ЕК, но има операции от стратегическо значение. На следващо място в хода на заседанието, представи обобщена информация за операциите от стратегическо значение по ПТС 2021-2027 г., групирани по критерий „вероятност за реализация“, разделени в две категории – с висока и с ниска вероятност (*обусловена от липсата на финансов ресурс, поради фазирането на големите железопътни проекти*).

Очерта предвидената подкрепа по ПТС 2021-2027 г. за Северна България. Напомни за значението, което се отдава на този въпрос от страна на ЕК, както бе подчертано и в изказването на г-жа София Алвеш в началото на заседанието. При одобрението на програмата, съотношението по оста юг-север е било от порядъка на 6:4, обективно обусловено от необходимостта да бъде завършено вече стартиралото изграждане на инфраструктура в Южна България, а не въз основа на субективни фактори. Представи списък с конкретни проекти, предвидени за финансиране по ПТС 2021-2027 г. за Северна България, като на този етап няма възможност да се прогнозира кои от тях и в какъв обем ще могат реално да бъдат завършени. Уточни, че участъци от проекта за завършване на съоръженията по жп линията Карнобат – Синдел физически попадат в Южна България, но практически улесняват връзката със северната част на страната.

По отношение на Плана за оценка на ПТС 2021-2027 г. поясни, че документът е одобрен от Комитета за наблюдение, като първата оценка е планирана за 2026 г. На тримесечна база се изпраща бюлетин до членовете на Комитета за наблюдение с ключова информация за напредъка на ПТС 2021-2027 г. и ОПТТИ 2014-2020 г. (*до нейното приключване*). Ако има предложения за допълнително оптимизиране на бюлетина, то те могат да бъдат комуникирани с УО. Информира, както вече е съобщавано, че по ред причини, към края на 2024 г. ще трябва да се извършат промени в текста на ПТС 2021-2027 г., с оглед съобразяване на предвидените дейности с наличния бюджет и времевата рамка. Засегна и темата за търсенето на вариант, за включване в ПТС 2021-2027 г. на проекти, които няма да има възможност да се финансират по НПВУ, което е обект на допълнително уточняване. Задачата е

сложна, но се работи и по нея. Преди няколко дни е постъпило предложение от г-н Димитър Димитров (ССИ), за включване на схема за подпомагане на автобусните превозвачи, но все още не е разпространена в КН, защото УО иска първо да се изясни нейната логика. За следващото заседание на КН, УО ще може да представи по-цялостно виждане по отношение на постъпилото предложение и евентуални варианти за практическа реализация.

Думата бе дадена за въпроси и коментари.

Г-н Вълко Станев (БХК) се поинтересува за наличието на резервни проекти, към които да бъде насочено финансиране, ако някой от основните проекти се окаже невъзможен за изпълнение в определен етап.

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) обясни, че ПТС 2021-2027 г. е силно над-договорена от гледна точка на заявените проекти. Заради фазирането на железопътните проекти са необходими сериозни допълнителни средства за прехвърлените в ПТС 2021-2027 г. дейности. Трябва да се отчита и ефекта на финансовите корекции, тъй като са в ход съдебни дела за корекции на стойност от над 60 млн. лева. По тази причина се планира възползване от възможността по STEP за удължаване на срока с 1 г. за подаване към ЕК на окончателното заявление за междинно плащане за последната счетоводна година, за да се изчака приключването на делата. При пътните проекти, единственият проект, който може изцяло да бъде покрит като обем по програмата е тунелът под Шипка. За АМ „Русе – Велико Търново“ могат да бъдат покрити части от отделните лотове. При АМ „Струма“, Лот 3.2 възможността за финансиране по програмата е в пъти по-малка от цялата стойност на проекта. Водени са разговори по темата и с представители на ръководството на Министерство на финансите. От тази гледна точка, съществуват достатъчно алтернативи за насочване на бюджета и реално резервните проекти не са проблем. По-скоро, фокусът следва да бъде върху завършването на някои от вече стартираните и недовършени обекти. Картината се комплицира и от факта, че разговорите по темата трябва да отчитат наличието на проекти и по МСЕ, както бе споменато по-рано при представяне статуса на големите железопътни проекти. Дискусията по въпроса може да продължи на есенното заседание на КН, за да се прецени какво може да бъде направено. При обсъждане бъдещото изменение на ПТС 2021-2027 г., ще бъдат огледани внимателно всички тези аспекти и според финансовите възможности на програмата, ще се прецени дали може нещо да се финансира допълнително.

Г-н Димитър Димитров (ССИ) внесе яснота по предложението за подкрепа на автобусните превозвачи. Касае задължителната промяна на тахографите на всички автобусни и товарни превозвачи. До края на 2024 г. трябва да бъдат подменени всички аналогови и дигитални тахографи. До август 2025 г. следва да бъдат подменени всички интелигентни тахографи от първо поколение. Задължението е свързано с т.нар. Пакет „Мобилност“. В тази връзка, предлага да бъдат заделени средства от ПТС 2021-2027 г. за подкрепа при подмяната на тези тахографи от страна на превозвачите. Процесът е с отношение и към подобряване на пътната безопасност. Контролните органи ще могат да извършват и дистанционни проверки, които ще са много по-ефективни и обемът на контрола ще бъде много по-голям (ще могат да бъдат контролирани много по-голям брой превозни средства). Постави и въпрос, като пожела да получи информация за неусвоените средства по ОПТТИ.

Г-н Мартин Георгиев обясни, че за 2014-2020 г., без да се отчита прилагането на STER, разчетите на УО са за загуба от порядъка на 20 млн. лева. С прилагане на STER, сумата се очаква да бъде сведена до 15 млн. лева.

Г-жа Анес Монфре (началник на отдел „България, Унгария и Словения“, ЕК) се включи онлайн и благодари за представената информация за актуалното състояние по двете програми. Подчерта ефекта на препрограмирането чрез SAFE и STER за намаляване загубата на средства по ОПТТИ 2014-2020 г. Важно е колективно да бъдат извлечени поуки от натрупания опит и да се подготви обемно и реалистично над-договаряне за 2021-2027 г., общо за програмата и на ниво подкрепа за Северна България. Знае се, че вече е натрупано закъснение. Вторите фази на проектите не са част от първоначално програмирания обхват на ПТС 2021-2027 г. Най-вероятно ще се повторят същите забавяния и по тази причина е необходим списък с реалистични алтернативни проекти. Това е ключово послание, което следва да се вземе предвид повтарящите се слабости в железопътния сектор. Това е и причината да се стигне до фазиране на три големи железопътни проекта. Отчете, че оптимизмът е полезен, ако не е прекален, но в случая е нужен реализъм. Призова да се търси над-договаряне. Нужно е над-договаряне за трите северни района в България. Очевидно е, че предстоят и трябва да бъдат извършени изменения в програмата. Когато предложението за тях постъпят в ЕК за преглед и одобрение, няма да бъдат приети промени, които не ребалансират подкрепата по програмата за Северна България и не допринасят за покриването на националния ангажимент от 50% подкрепа за Северна България.

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) обясни, че вече е имало възможност този въпрос да бъде обсъждан и ситуацията е напълно ясна. Средствата, пренасочени към SAFE не са загубени за държавата, но са загубени за транспортния сектор, за което изрази съжаление. В парично изражение, това е ефект от неизпълнението на железопътния проект за Пловдив – Бургас, който трябваше да бъде завършен в края на 2023 г. Тук попада и Обособена позиция 2 от жп проекта за Елин Пелин – Костенец. Средствата по тези два проекта практически не са оползотворени и се е наложило да бъдат прехвърлени към SAFE и към дейности по метрото. Що се отнася до подкрепата за Северна България, то в процес на уточняване са възможностите за финансиране на два проекта, а именно за изграждането на ERTMS 2, в жп участъка Русе – Каспичан, както и за интермодален терминал в Русе. Те биха могли да подобрят баланса при инвестициите в Северна България.

ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ

Г-жа Миглена Белякова (УО на ПТС) представи основните комуникационни дейности по ПТС и ОПТТИ. Обясни на участниците в КН, че презентацията е озаглавена „Видимост, прозрачност и комуникация“, защото Регламент (ЕС) 2021/1060 използва тази терминология по отношение на комуникациите през новия програмен период.

Поясни, че ежедневно в работата си УО използва сайта www.eufunds.bg, който представлява единен информационен портал и е общ за всички оперативни програми, както за период 2014-2020 г., така и за 2021-2027 г. УО редовно актуализира информацията за програмата и в раздел „Комуникации и видимост“ на системата SFC.

Друга дейност е свързана с поддържането на информационните канали на програмата във Facebook, YouTube, Instagram и LinkedIn. В началото на година е създаден канал на ПТС в LinkedIn. Относно канала в YouTube - съдържанието е много добре възприето, има сериозна посещаемост и показатели. Каналът има голям

брой последователи. Съдържанието, което се публикува представлява видеоклипове за проектите, за процеса на изграждане на големи инфраструктурни обекти. Facebook е най-популярната мрежа в България за споделяне на информация и новини и като съдържание се възприема изключително добре. Facebook каналът на програмата е с лоялна аудитория. Профилът на програмата в Instagram - няма голям брой последователи, където е обхваната младата аудитория.

Отбеляза, че УО сам изготвя съдържанието (текстове, снимки, видеа, презентации), което се публикува и комуникира.

Основните комуникационни послания са:

- Свързаност - по-свързана Европа чрез подобряване на мобилността;
- Екология – за по-екологичен нисковъглероден и устойчив транспорт;
- Сигурност - бързина, комфорт и безопасност в транспорта;
- Иновации - в интелигентните транспортни системи и транспорта.

Г-жа Белякова представи регулярните комуникационни дейности по програмата, както следва:

- изпращане на информационен бюлетин по електронна поща до над 450 абоната. Бюлетинът се изпраща на български и английски език.
- подготовка на официална информация за програмата за всякакви поводи под формата на интервюта, прессъобщения, статии, аналитични доклади, презентации, графики и аудио-визуални материали.

Друга дейност е координация и сътрудничество чрез развиване на активности в три организации:

- участие в мрежа на ГД „Регионална и селищна политика“, ЕК;
- мрежа на националните комуникатори в Централното координационно звено в Министерство на финансите;
- мрежа на комуникационните експерти на бенефициентите по програмата – работи се активно и партньорски. Проведени са работни срещи, на които са обсъдени новите правила и промени във връзка с изискванията за комуникация през новия програмен период.

Следваща дейност е свързана с организирането на публични събития, с които УО присъства в общественото пространство, както следва:

- посещение на жп проект от ученици от Софийската гимназия по строителство, архитектура и градоустройство (СГСАГ);
- посещение в метродепо „Земляне“ от ученици от СГСАГ;
- официална церемония по откриване на жп гара Стара Загора;
- стартиране на линия 3 на Софийското метро, разширението за „Слатина“ и „Младост“.

Г-жа Белякова представи планираните комуникационни дейности през 2024 г., които са: публикуване на новини, документи и актуална информация в уеб сайта на програмата; публикации в социалните канали, социологически проучвания; провеждане на различни публични събития за специфични целеви групи; проактивно участие в национална комуникационна кампания, организирана от ЦКЗ и сътрудничество с мрежата на комуникационните експерти на бенефициентите.

Г-н Мартин Георгиев даде думата за въпроси и коментари.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) поздрави УО за усилията за комуникиране на проектите, които променят живота на българите. Благодарни за направеното от УО

обзорно видео за проектите от различни програми, реализирани в Бургас. Тя подчерта, че всички програми работят заедно в координация. Отбеляза, че 1 юни (Денят на детето) приближава и подкрепя напълно организацията от страна на УО на подобни инициативи, които популяризират програмата. Обърна внимание, че в България обаче се наблюдава понижаване на осведомеността по отношение на европейските фондове.

Г-н Николай Дечев (МТС) благодари на г-жа Монфре за подкрепата, напътствията и добрите идеи в комуникационните дейности.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА STEP (STRATEGIC TECHNOLOGIES FOR EUROPE PLATFORM – ПЛАТФОРМА ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ТЕХНОЛОГИИ ЗА ЕВРОПА), КЛЮЧОВИ ПРИНЦИПИ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО, АНГАЖИРАНЕ НА МЛАДОТО ПОКОЛЕНИЕ, ДЕЙНОСТИ ПО КОМУНИКАЦИЯ И ВИДИМОСТ

Г-жа Десислава Йорданова (Европейска комисия) поясни, че инициативата е насочена да подпомага страните-членки, които имат проблем за усвояване на наличния ресурс в края на програмния период. Насоките са публикувани на 13.05.2024 г. и могат да бъдат ползвани за подготовка на документите. Срокът за подаване на финалното плащане е 31.07.2025 г., а срокът за подаване на финалните документи за приключване на програмния период 2014-2020 г. е 15.02.2026 г.

По отношение на програмен период 2021-2027 г. прикани за ускорено изпълнение на проектите.

Даде няколко насоки по организацията на заседанията на комитетите. Припомни, че заседанията на КН е добре да се провеждат поне 2 пъти годишно и при възможност да се провежда физически. Помоли към предварителните материали за заседанията, да се изпращат и презентациите на бенефициентите. Представянето на отделните теми по време на заседанието да е максимално кратко, за да се осигури достатъчно време за въпроси и обсъждания. Също така е важно да се осигури максимално участие на всички заинтересовани страни.

Друг момент е максимално въвличане на гражданите при подготовката и изпълнението на проектите.

Насърчи УО да продължи с активно участие и включването на младите хора в различни инициативи на програмата.

По отношение на темата за публичността използва възможността да благодари за положените усилия по подготовката на заключителното събитие по ОПТТИ и изготвеното първо видео за резултатите на местно ниво, за приноса на Кохезионната политика в Бургас и региона.

Прикани УО и бенефициентите редовно да си припомнят задълженията, касаещи публичността. Да поддържат интернет страницата с актуална информация.

Насочи вниманието към предстоящия конкурс REGIOSTARS (конкурс на ЕК за избор на най-добър проект) и поясни, че през предходната година България е била представена на финала с проект за превръщането на бургаската библиотека в модерен културен център. Изрази надежда, че и през 2024 ще има финалист от българска страна и прикани за активно гласуване.

Призова за активно комуникиране на резултатите от ОПТТИ към гражданите, чрез всички възможни канали. И това да става и общо за всички програми, а не само за всяка програма по отделно. Отново даде за пример изготвеното видео за проектите

в Бургас и приноса на Кохезионната политика. Прикани този подход – за общо комуникирани на различни програми, съвместно с Централното координационно звено, да продължи и през програмен период 2021-2027 г.

Г-н Николай Дечев благодари за припомнянето на хоризонталните принципи. Изрази надежда, че прилагането им с подкрепата на колегите от ЕК дава добри резултати.

Г-жа Десислава Николова също благодари за съвместната работа с представителите на ЕК и Централното координационно звено.

ПЛАТФОРМА ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ТЕХНОЛОГИИ ЗА ЕВРОПА (СТЕР)

Г-жа Ивета Колева (УО) представи възможността пред УО на ОПТТИ 2014-2020 г. да приложи предвидените разпоредби в Регламент (ЕС) 2024/795 за създаване на платформата за стратегически технологии за Европа (СТЕР). УО възнамерява да използва и двете предвидени изключения в Регламент (ЕС) № 1303/2013, в контекста на СТЕР, а именно: удължаване на срока с 12 месеца за подаване към ЕК на окончателното заявление за междинно плащане за последната счетоводна година (до 31.07.2025 г.), както и по една или няколко приоритетни оси от програмата, да се приложи ставка на съфинансиране в размер на 100% за включени в заявленията за плащане разходи за последната счетоводна година. За прилагането на такава ставка от УО не се изисква решение на ЕК за одобряване на изменение в програмата. Държавата членка следва само да нотифицира ЕК за преразгледаните финансови таблици - след одобрение от страна на КН.

Представи очакваното въздействие от прилагането на двете изключения по Регламент (ЕС) № 1303/2013. Изложи ситуацията при опцията за прилагане на ставка на съфинансиране в размер на 100% от ЕФСУ:

- С прилагането на възможността, при окончателното плащане от ЕК за всяка приоритетна ос, финансирана от един и същи фонд, през последната счетоводна година да се извърши прехвърляне на разходи между приоритетни оси, до 15% от бюджета на оста, загуба на ресурс от КФ не се очаква;

- Към момента се прогнозира загубата на средства от ЕФРР да бъде в размер от около 20 млн. лева (*освободен е ресурс от проекта за капитално драгиране, представен за финансиране по ПТС 2021 – 2027 г.*). С използването на възможността, по една или няколко приоритетни оси от програмата, да се приложи ставка на съфинансиране в размер на 100% за включени в заявленията за плащане разходи за последната счетоводна година, загубата на средства от ЕФРР се предвижда да бъде сведена до около 15 млн. лева.

Очакваният ефект от опцията за удължаване на срока с 1 година за подаване към ЕК на окончателното заявление за междинно плащане за последната счетоводна година се изразява в следното:

- Опцията ще се отрази върху усвояването на средства и по двата фонда на ОПТТИ 2014-2020 г. (КФ и ЕФРР);

- Максималното усвояване на средствата по фондовете е пряко обвързано с наложените по програмата финансови корекции, които са в процес на обжалване пред български съд. Удължаването на срока по приключване на ОПТТИ 2014-2020 г. с една година ще позволи на УО, в рамките на този срок, да получи окончателните съдебни решения по всички обжалвани финансови корекции и да включи за сертификация към ЕК всички разходи, за които съдът окончателно е отменил наложените финансови корекции в срока на удължаване за приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.

Към настоящия момент, обжалваните в съда решения за наложени финансови корекции по ОПТТИ 2014-2020 г., за които няма окончателни съдебни решения, са на стойност от порядъка на 65 млн. лева по КФ и близо 0,3 млн. лева по ЕФРР.

Възползването и от двете представени опции е с цел максимално оползотворяване на ресурса по ОПТТИ 2014-2020 г.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ЗА АЛТЕРНАТИВНИ ГОРИВА ОБСЪЖДАНЕ И ГЛАСУВАНЕ НА МЕТОДИКА И КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР

Г-н Мартин Георгиев поясни, че при разработване на ПТС са били проведени предварителни разговори с представители на различни организации в тази сфера, за да се види какъв ще е потенциалния интерес. В тази връзка на заседанието на КН присъстват представители от няколко организации: г-н Светослав Бенчев от Българска петролна и газова асоциация, г-н Димо Колчев от „Елдрайв Чарджинг“ ЕАД и г-н Мартин Заимов от Българска асоциация на електрически превозни средства. Използва възможността да благодари на представителите на гореспоменатите организации за коментарите им по предложената процедура и даде думата на г-жа Ивета Колева.

Г-жа Ивета Колева представи основните аспекти на процедура „Зарядна инфраструктура за електрически превозни средства“, която е част от приоритет 3 на ПТС – Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта. Общият предвиден бюджет е 92 млн. лв., по-конкретно:

- 42 412 608.25 лв. - изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства по Трансевропейската транспортна мрежа;
- 49 626 450.62 лв. - изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт /морски и вътрешно-водни/ по TEN-T.

Решението да бъдат обявени две процедури се дължи на различните нормативни изисквания и режима на държавните помощи. Процедурата за електрически превозни средства ще бъде обявена на няколко етапа. През четвъртото тримесечие на 2024 г. предстои да бъде обявен първият етап с бюджет от 10 млн. лв. Един от ключовите приоритети на европейската и националната транспортна политика е използването на устойчиви алтернативни горива. Изискванията са съобразени с Регламент 1804/2023 за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива. Зарядните станции могат да бъдат разположени на TEN-T мрежата или до 3 км. от най-близкия изход. В обхвата попадат всички региони, освен Югозападен регион (области Благоевград, Кюстендил, Перник, София област и София-град). Допустими кандидати са юридически лица или сдружения между тях, осъществяващи икономическа дейност на територията на страната. Допустимите разходи са за: зарядна инфраструктура; инсталиране или модернизиране на електрически или други компоненти (вкл. електрически кабели и силови трансформатори); строително-монтажни дейности; адаптация на земя или път; инсталационни разходи; разрешителни; инвестиционни разходи за производство на електроенергия от възобновяеми източници. Помощта по програмата е от 35 до 65% в зависимост от различните параметри. Срокът за кандидатстване от обявяване на процедурата е шест месеца, а срокът за изпълнение – две години от обявяването на процедурата. Предстоящи дейности: съгласуване на приложимия режим на държавни помощи от Министерство на финансите; публикуване на Насоки за кандидатстване на

страницата на ПТС 2021-2027 и Единния портал за обсъждане; утвърждаване на Насоки и условия за изпълнение; обявяване на процедурата.

Г-жа Колева поясни, че по процедурата са били получени коментари от ЕК и от ДАБДП, които са отразени. Получени са коментари и от няколко организации (споменатите от г-н Мартин Георгиев по-горе), на които УО ще отговори допълнително.

Думата бе дадена за коментари и въпроси.

Г-н Светослав Бенчев (Българска петролна и газова асоциация) приветства усилията за стартиране на процедурата. Обърна внимание, че предвид сроковете за издаване на всички разрешителни, периодът от две години може да се окаже недостатъчен. Изрази позиция, че Югозападен район също би трябвало да попада в обхвата за финансиране, дори с по-нисък процент.

Г-н Мартин Заимов (Българска асоциация на електрически превозни средства) поясни, че спрямо някои европейски държави, в България има доста оператори на зарядни станции; в България има много добър процент на изградената електромобилна инфраструктура спрямо броя на електромобилите. Също така представи като успех това, че България е една от малкото страни, в която не е имало субсидии за електромобили. Това, според г-н Заимов е добре за страната и има своите предимства.

Г-н Павел Савов (НСИХУ) обърна внимание, че е необходимо при изграждането на зарядни станции да се вземат предвид стандартите за архитектурно достъпна среда за хората с увреждания, за да може да има самостоятелно обслужване за зареждане.

Г-н Мартин Георгиев поясни, че Югозападният район попада извън обхвата на допустимост. Относно срокът за изпълнение – предложи той да се промени от 24 на 30 месеца. Изрази съгласие с предложението на г-н Савов, за да се улесни достъпа на хора с увреждания. Такова изискване ще бъде добавено към процедурата и текстът ще бъде съгласуван с г-н Савов.

Предложението бе представено за гласуване от КН и бе прието с един въздържал се – г-н Димитър Димитров (ССИ) с мотив, че мярката следва да е насочена към всякакви алтернативни горива, а не само за електрическа енергия. Даде като добър пример наскоро изградена водородна станция. Предложи това да се има предвид при следващи процедури за алтернативни горива.

КН прие следното решение:

Решение 1: Комитетът за наблюдение одобрява Методика и критерии за подбор и оценка на проектни предложения по **Процедура №2021BG16FFPR001-3.003 „Зарядна инфраструктура за електрически превозни средства“** за финансиране от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. с приетите допълнения и дава мандат на Управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на Европейската комисия до окончателното одобрение от ЕК, както и да приведе Насоките за кандидатстване, Методиката и всички други съпътстващи документи в съответствие с изискванията на приложимия режим на държавна помощ.

ПАКТОВЕ ЗА ПОЧТЕНОСТ

Г-жа Милица Йорданова (ПТП, МС) запозна участници с предвидената в законодателството възможност за прилагане на добри практики при провеждането на обществени поръчки. Със Споразумението за партньорство за периода 2021-2027 г. България е поела ангажимент за прилагането на пактове за почтеност при планирането, възлагането и изпълнението на договори за обществени поръчки от висок обществен интерес и със значителен корупционен риск с цел осигуряване на добро финансово управление на европейските и националните фондове.

По Програма „Техническа помощ“ е предвид бюджет за разработването на мерки и методология за прилагането на пактове за почтеност по всичките програми към споразумението. Целта е насърчаване на доброто управление и подобряване на партньорството между институциите и гражданския сектор, включително има тенденция за тяхното прилагане и при извършването на реформи.

Изпълнението става чрез сключване на договор между публична организация и НПО или група от НПО организации. Осигурява се достъп до необходимата информация на независимия наблюдател. При провеждане на повече процедури чрез пактовете за почтеност, като реформа, се очаква да има и по-добър ефект от тяхното прилагане.

През 2015 от ЕК е проведено пилотно прилагане на пакт за почтеност в различни държави-членки, сред които и България. На база това, е установено, че пактът би могъл да се ползва за обществени поръчки без оглед на конкретен финансов праг. Прилагането следва да започне още при подготовката на тръжната документация за постигане на най-добра ефективност. Даде за пример прилагането на пакта по проект на АПИ – при изграждането на тунел „Железница“. Предложи за ПТС прилагането на пакт за почтеност да започне най-късно в началото на 2026 г., предвид времевия хоризонт на програмата и определянето на стратегическите проекти преди това. Обърна внимание, че все още липсва един национален механизъм за определяне на стратегическите проекти, по които да се прилагат пактове за почтеност, както и как точно да бъде избран независимия наблюдател. От ПТП разчитат на съдействие от страна на ЦКЗ за координация на този процес между управляващите органи.

Г-н Мартин Георгиев приветства тази инициатива, предвид характера на проектите по ПТС. Обърна внимание, че УО на ПТС ще следи процеса по координация, за да може да има полза от прилагането на такава инициатива.

Г-н Вълко Станев (БХК) обърна внимание, че в състава на КН участват различни компетентни НПО организации, които се предполага, че биха могли да осъществяват такъв контрол. В тази връзка попита каква е необходимостта от наемане на други организации.

Г-жа Милица Йорданова (ПТП, МС) поясни, че членовете на КН осъществяват контрол на ниво програма. При прилагане на пакт за почтеност, контролът ще се осъществява на ниво обществена поръчка и договор по конкретен проект, което членовете на КН не правят. В тази връзка е необходим и национален механизъм за избор на НПО организации.

Г-н Мартин Георгиев отново изрази готовност за съдействие от УО на ПТС при определянето на работещ национален механизъм.

Г-жа Десислава Йорданова (ЕК) благодари за представената инициатива и препоръча такова представяне да има и пред останалите управляващи органи. Пактовете са инициатива на ЕК, чрез която се цели и участието на гражданите, чрез неправителствените организации. Приветства изготвянето на национален механизъм

за всички програми. През м. септември и ноември 2024 г. се предвиждат обучения за УО относно прилагането на инструмента.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Не бяха отправени други коментари, с което първият ден на заседанието бе закрит.

Ден 2 – 15.05.2024

ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н **Мартин Георгиев (Председател на КН на ПТС)** приветства участниците във втория ден на заседанието на КН на ПТС и представи г-н **Жолт Соколай** – заместник началник на отдела „България, Унгария и Словения“ в Европейската комисия.

Г-н **Жолт Соколай (ЕК)** благодари и отбеляза, че в рамките на първия ден на заседанието, участие е взела г-жа **София Алвеш**. Благодарни са за организацията на КН и за проведеното заключително събитие на ОПТТИ. Отбеляза, че в рамките на днешното заседание, предстои да бъдат проведени множество дискусии, тъй като транспортът е много важен елемент за всяка една държава. Напомни, че една мрежа е толкова силна, колкото е най-слабото ѝ звено, затова следва усилията да се концентрират върху завършването на липсващите елементи по TEN-T мрежата. Транспортът е основен компонент за мобилността на хората, а мобилността е ключова цел, мобилност която намалява въглеродния отпечатък от транспорта с 90%, е основна цел на Европейския съюз, която трябва да бъде изпълнена до 2050 г. В тази връзка фокусът следва да е насочен от една страна към завършването на основната TEN-T мрежа, а от друга, съвместно с останалите програми и инструменти на ЕК, да се насърчават различните видове транспорт за използването на тази мрежа.

Г-н **Николай Дечев (МТС)** благодари на г-н Соколай, припомняйки за одобрената от КН процедура за зарядни станции като елемент на екологичния транспорт и даде думата на г-жа **Мария Генова**, която да продължи темата с екологичния транспорт.

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

Г-жа **Мария Генова (Генерален директор на НКЖИ)** представи карта с приключилите проекти на НКЖИ след това продължи подробно представя на проектите по двете програми.

Проекти по ОПТТИ 2014-2020 г.

Г-жа Генова продължи с представянето на завършените дейности по жп направленията в рамките на ОПТТИ, в т.ч. завършените два участъка: Стралджа – Церковски и Скутаре – Оризово. В края на 2023 г. успешно е завършил и проектът „От изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“. Подчерта, че чрез неговото изпълнение товарните влакове за гара Бургас – Запад и порт Бургас, могат да се подават директно от гара Владимир Павлов. Също така се планира БМФ Порт „Бургас, Изток 2“ да бъде свързан с основната TEN-T мрежа, което ще допринесе за улесняване на товарния трафик между морските

пристанища и вътрешните транспортни връзки. В рамките на ОПТТИ успешно е приключила реконструкцията на ключови гарови комплекси, като изцяло завършени са гарите Подуяне, Искър, Казичене, Карнобат и Стара Загора. Реализирани са и проекти за изграждане на четири надлези в отсечката Септември – Пловдив, както и за модернизацията на тягови подстанции Бургас, Ямбол и Карнобат.

Елин Пелин – Костенец

Г-жа Генова продължи с представянето на напредъка при модернизацията на жп участъка Елин Пелин – Костенец. Във връзка с натрупано закъснение от около три години при обжалването на тръжната процедура за избор на изпълнители за строителство и забавянето на отчуждителните процедури, респективно издаването на разрешение за строеж, проектът е фазиран между ОПТТИ и ПТС. Стойността на всяка от двете фази, съгласно подадените формуляри за кандидатстване е: за първата фаза – 402 млн. лв., за втората – 907 млн. лв. Към 15.05.2024 г. общият физически напредък за Фаза 1 е 99,3%, за Фаза 2 – 2,9%. Изпълнението на Фаза 1 е приключило в края на 2023 г., като в рамките на проекта са придобити 97% от земите, необходими за модернизацията на участъка.

Изпълнението на дейностите по Фаза 2 е в ход. Напредъкът по обособени позиции е както следва:

- Лот 1 – Физическият напредък е 36,7%, като само по Фаза 2 по ПТС е 1,6%.
- Лот 2 – Физическият напредък е 18,5%, като само по Фаза 2 по ПТС е 2,5%.
- Лот 3 – Физическият напредък е 32%, като само по Фаза 2 по ПТС е 5%.

Тягови подстанции

За тягова подстанция Казичене изпълнението на договора е временно преустановено до отстраняване на възникнали проблеми с присъединителен електропровод на електроенергиен системен оператор;

За тягова подстанция Ихтиман има изготвен от изпълнителя работен проект, който след получаване на необходимите съгласувателни становища и приключване на процедурите, се очаква издаване на разрешение за строеж.

Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, Фаза 2

Проектът е фазиран, като по-голямата част от дейностите са изпълнени в рамките на ОПТТИ, а останалата част в момента се изпълнява по ПТС. Стойността на Етап 1 е 424 млн. лв.; на Етап 2 - 306 млн. лв. Към 15.05.2024 г. общият физически напредък по проекта е: за Етап 1 по ОПТТИ - 92,5%; за Етап 2 по ПТС - 5,2%.

Проектът е комплексен, като в обхвата му са включени 8 компонента. Г-жа Генова представи напредъка по всеки един от тях както следва: По компонент 1 „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации“ - общият физически напредък е 59,6%; По компонент 2 за изграждането на надлези и подлези общият физически напредък е 49,8%. По Компонент 3 за „Изграждане на защитен лесопояс“ в междугарието „Черноград – Айтос“ дейностите са изпълнени на 100%; Компонент 4 за „Рехабилитация на жп участък Скуtare – Оризово“ също е завършен в Етап 1 на проекта по ОПТТИ.; Компонент 5 - „Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово“ е с общ физически напредък 59%. Компонент 6 „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ - предстои да бъде открита нова процедура за обществената поръчка в най-кратки

срокове от страна на НКЖИ; Компонент 7 „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ - общият физически напредък е 62%; Последният компонент 8 - „Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски“ е завършен на 100%.

Модернизация на жп участъка Волуяк – Драгоман

Проектът е фазиран, поради натрупаното закъснение при отчужденията и необходимостта от продължаване на процедурата по пълно археологическо проучване в междугарието Алдомировци – Драгоман част от участъка Петърч – Драгоман. Стойността на Фаза 1 по ОПТТИ е 156 млн. лв.; на Фаза 2 – 331 млн. лв. Към 15 май 2024 г. физическият напредък: за Фаза 1 е 99,7%; за Фаза 2 е 1%.

Тягови подстанции Варна, Разград и Русе

Стойността на Фаза 1 е 19 млн. лв., на Фаза 2 – 16 млн. лв. Физическият напредък на проекта е : Фаза 1 – 100%; Фаза 2 – 0%.

- За тягова подстанция Варна общият напредък по договор за проектиране и строителство е 65%.
- За тягова подстанция Разград общият напредък по договор за проектиране и строителство е 52%.
- За тягова подстанция Русе общият напредък на договор за проектиране и строителство е 28%.

Техническа помощ

Г-жа Генова презентира изпълнените дейности по техническата помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“. По проекта е натрупано значително закъснение от 2 години, поради което в рамките на ОПТТИ напредъкът е 70%. НКЖИ планират да кандидатстват за финансирането на завършването на проекта в рамките на ПТС.

Рехабилитацията на гари Стара и Нова Загора

Г-жа Генова информира, че проектът за рехабилитацията на гарите Стара и Нова Загора е фазиран. По ОПТТИ е осигурено финансиране в размер на 12 млн. лв., по ПТС Фаза 2 на проекта ще е на стойност 9 млн. лв. Г-жа Генова напомни, че сградата на гарата в Нова Загора бе обявена със заповед на министъра на културата за архитектурно-строителна недвижима културна ценност, като съответно от МРРБ е издадена заповед за етапи на изграждане на обекта. Предстои в най-кратки срокове НКЖИ да стартира обществените поръчки за строителство и строителен надзор на обекта.

В заключение по ОПТТИ, г-жа Генова спомена и успешната реализация на проекта за проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа в НКЖИ. Системата вече е функционираща и е от голяма полза както за служителите на компанията, така и за железопътните превозвачи, които имат възможността лесно да планират своите превози и да получават справки във всеки един момент. На практика чрез въвеждането на системата се постига автоматизиране на процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа. Тя позволява да се изчисляват и инфраструктурни такси, да се води статистика, да се подготвят данни за анализ, както и да се получават справки от потребителите. За работата със системата са обучени над 300 служители в компанията.

Проекти по ПТС 2021-2027 г.

Г-жа Генова акцентира, че и през настоящия програмен период НКЖИ активно ще работи в посока на надграждане на постигнатите резултати от предходните две оперативни програми (ОПТ 2007-2013 и ОПТТИ 2014-2020). НКЖИ ще продължи да изпълнява последователната си политика за подобряване на качеството на предлаганите услуги, намаляване на времепътуването и повишаване на безопасността на жп транспорта.

Към 15.05.2024 г., НКЖИ е подала 8 формуляра за кандидатстване по ПТС, три от тях са одобрени и за два от проектите са сключени ДБФП. Относно фазираните големи инфраструктурни проекти, допълни, че по ОПТТИ са сключени анексите към БФП за три от тях (Етап 1 на проекта Пловдив – Бургас, Етап 1 на проекта за 3-те тягови подстанции – Варна, Русе и Разград и Етап 1 за гаровите комплекси Стара и Нова Загора). Останалите две искания за фазиране (за участъците Елин Пелин – Костенец и Волуяк – Драгоман), респективно и формулярите за кандидатстване са в процес на финална оценка. Има сключен ДБФП за завършването на проекта Пловдив – Бургас, Етап 2, както и одобрен формуляр за кандидатстване за Фаза 2 на проекта за гаровите комплекси Стара и Нова Загора.

Г-жа Генова представи извършените дейности за подготовката на проектите на НКЖИ в рамките на Приоритет 4 по ПТС. По отношение на изграждането на жп връзката с летище Бургас, в НКЖИ се изпълнява проект за техническа помощ, финансирана по МСЕ, който включва: изготвяне на технически проект, ПУП, ОВОС и съпътстващи дейности, включително и подготовка на АРП и формуляр за кандидатстване за строителство. Проектът е със срок на изпълнение до края на 2024 г., след което ще стартират процедурите за избор на изпълнители за етапа на строителство, който се планира за финансиране по ПТС.

За изграждането на жп връзка с летище Пловдив са изготвени предпроектни проучвания и е избран вариант на трасе. Подготвя се проект за техническа помощ за финансиране по ПТС, в обхвата на който са включени изготвянето на технически проект, ПУП, ОВОС и съпътстващи дейности, включително и изготвяне на АРП и формуляр за кандидатстване за инвестиционния проект. След приключването на техническата помощ ще стартират процедурите за избор на изпълнители за етапа на строителството.

За модернизацията и въвеждане на SCADA за трите тягови подстанции (Бойчиновци, Видин, Брусарци) през м. април 2024 г. в ИСУН е подаден формуляр за кандидатстване на стойност 60 млн. лв. От тях за модернизация на тягова подстанция – Бойчиновци“ са 19 млн. лв., за която вече са сключени договори за проектиране, за строителството, за оценка на съответствие и за строителен надзор. Изработен е технически проект и е одобрен ПУП. Проектите за останалите две подстанции – Видин и Брусарци, ще бъдат изпълнявани поотделно на по-късен етап, след приключване на проектите за тяговите подстанции Бойчиновци и Враца (изпълнява се по МСЕ). Същото се налага поради невъзможността тяговите подстанции Видин и Брусарци да бъдат изключени преди да бъдат завършени и пуснати в експлоатация тези във Враца и Бойчиновци, за да може да се осигури надеждно електрозахранване на участъка.

Предпроектни проучвания за ERTMS

Г-жа Генова спомена и за проекта за техническата помощ за изграждане на ERTMS, на стойност 6,2 млн. лв. Конкретните участъци в обхвата на проекта са: София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел; Радомир – Кулата,

Карнобат – Синдел (съществуваща линия е в процес на модернизация); Русе – Горна Оряховица – Стара Загора; Видин – Медковец – Мездра (линията е в процес на модернизация).

Интермодални терминали

Планира се НКЖИ да кандидатства за техническа помощ за изграждане на интермодални терминали в София, Видин и Горна Оряховица. Дейностите по тях ще включват: предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП, изготвяне на тръжна документация за възлагане на инженеринг. Основната цел за изграждането на тези съоръжения е да бъдат създадени условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и подобряване на качеството на предоставените транспортни услуги в България.

Внедряване на ERTMS (Русе – Каспичан)

Г-жа Генова представи напредъка по проекта за внедряване на ERTMS ниво 2 в жп участъка Русе – Каспичан. Напомни, че първоначално финансирането на проекта е било част от Националния план за възстановяване и устойчивост. Но поради намаляване на общата сума по Плана и времевото ограничение за изпълнение на проектите (до м. юни 2026 г.), инвестицията е извадена от Плана и следва да бъде осигурен нов източник за финансиране на проекта. В тази връзка, след изготвяне на необходимите документи, предстои кандидатстване на проекта по ПТС в срок до м. септември 2024 г. По проекта вече са в ход следните тръжни процедури: обявена е процедура за изготвяне на АРП с краен срок за подаване на оферти м. май 2024 г.; процедурата за проектиране и внедряване на ERTMS ниво 2 в жп участък Русе – Каспичан е обявена през 2023 г., но решението на възложителя за избор на изпълнител се обжалва пред ВАС; процедурата за оценка на съответствие и строителен надзор е обявена през 2021 г., но е прекратена и предстои повторното му обявяване.

жп възли Русе, Варна и Горна Оряховица

Г-жа Генова информира, че по ПТС се планира да бъде реализиран проект за развитие на жп възли Русе, Варна и Горна Оряховица. На този етап се подготвя проект за техническа помощ, в който да се изработят технически проекти, ПУП, ОВОС и другите съпътстващи документи. Предстои обявяване на обществена поръчка за проектиране и устройствено планиране.

Географска информационна система (ГИС)

НКЖИ ще продължи да работи и в насока надграждане на интелигентните информационни системи. Подготвя се формуляр за кандидатстване за проект „Разширяване функционалния обхват на географска информационна система на НКЖИ“. Г-жа Генова припомни, че предметът на дейност на НКЖИ е съвкупност от множество и разнородни дейности, в т.ч. наличието и поддържане на актуални данни ГИС, които да обхващат всички обекти, съоръжения и материални активи на жп инфраструктурата.

В заключение г-жа Генова припомни, че преди 15 г. НКЖИ е стартирала изпълнението на железопътни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013, като политиката за развитие на железопътната инфраструктура е продължила последователно 2014-2020 г. и така до настоящия програмен период по ПТС 20021-2027 г. Г-жа Генова акцентира, че компанията работи усилено и в правилната посока за развитието на жп транспорта в България. Напомни и за първите резултати -

завършването на жп линията „Пловдив – Свиленград – турска – гръцка граница“, участъкът „Септември – Пловдив“, както и отделни участъци от направлението Пловдив – Бургас. Успоредно с проектите с европейско финансиране, НКЖИ не спира да отделя средства и за поддръжката и за модернизацията на други участъци от железопътната инфраструктура. Г-жа Генова каза, че НКЖИ възнамерява да продължим да полага всички усилия с цел постигане на заложените цели за една модерна, развита, оперативно съвместима и достъпна до всички железопътна инфраструктура.

Г-н Мартин Георгиев благодари за изчерпателната презентация и даде думата за въпроси и коментари.

Г-н Вълко Станев (Български Хелзинкски Комитет) отправи въпрос относно крайградската железница, която ще се изгражда в Бургас и по-конкретно дали в участъка от гара Владимир Павлов до летище Бургас ще се движат само пътнически или и товарни влакове, както и дали се предвижда да има удължаване на линията от летището до Слънчев бряг.

Г-жа Генова (НКЖИ) поясни, че на този етап проектът, който НКЖИ планира да реализира, касае връзката от жп гара Бургас до летище „Бургас“, без планове трасето до стига до Слънчев бряг. Очаква се основно пътнически трафик към летище „Бургас“, но ще могат да преминават и товарни влакове.

Г-н Людмил Иванов (Българска търговско-промишлена палата) изрази подкрепата на БТПП за изграждането на интермодални терминали в Горна Оряховица и в Русе, както и за внедряването на ERTMS-2 в жп участъка Русе – Каспичан (по ПТС или по МСЕ). Силно препоръча да бъде осигурено финансиране за тези проекти, както и подчерта, че следващите планирани дейности за ERTMS следва да бъдат за ниво 2 на системите (да се внедряват нови технологии).

Г-жа Генова допълни, че НКЖИ полага всички усилия, за да може проектът за ERTMS ниво 2 в участъка Русе – Каспичан да бъде включен за финансиране по ПТС, като в случай на недостиг по Програмата, ще бъдат търсени други източници на финансиране от европейските инициативи. По отношение на предложението за внедряване на нови технологии, г-жа Генова поясни, че това се има предвид.

Г-н Жолт Соколай (ЕК) благодари както за изнесената презентация от г-жа Генова, така и за усилията, положени от НКЖИ да реализират всички тези може би твърде амбициозни проекти в жп сектора. Нуждите са огромни, така че има и много за инвестиране. Изрази разочарование, че въпреки извършената работа се е наложило фазирането на три жп проекта от периода 2014 - 2020 г. Средствата са запазени, чрез SAFE и STEP, но са изгубени за транспортния сектор. Акцентира, че действително НКЖИ ще има нужда от много средства за реализирането на заложените проекти. Обърна внимание, че фазираните проекти по ОПТТИ вече са ангажирали планирания финансов ресурс по ПТС 2021-2027 г., т.е. в рамките на програмата не остават средства за други проекти и в този смисъл за предварително планираните проекти по ПТС няма ресурс. Кое е грешка на изпълнението. Препоръча да бъдат предприети допълнителни мерки от страна на бенефициента за реализирането на всички заложен жп проекти, така че да не се повтори същата ситуация и в периода 2021-2027 г., в т.ч. осигуряване на необходимия административен капацитет (включително и с помощта на JASPERS). Подчерта, че няма гаранция, че в бъдеще отново ще има SAFE или STEP, с които да се спасят неусвоените средства.

Г-н Соколай обърна внимание, че Управляващият орган следва да направи много конкретен план за смекчаване на рисковете при изпълнението на жп проекти, който да включва мерки за действие в случай, че отново се стигне до забавяне. Да се

осигури наддоговаряне и резервни проекти, изпълнявани с национални средства и при нужда да бъдат включени в програмата. Мониторингът също трябва да бъде много стегнат и да се следи прогреса отблизо. Планирането и графикът за изпълнение следва да бъдат реалистични, за да е ясно какво е постижимо и какво не. Предложи в рамките на следващия комитет за наблюдение отново да се обсъдят мерки за смекчаване на рисковете, така че да се избегне потенциална загуба на европейско финансиране.

Г-н Мартин Георгиев благодари за изказването на г-н Соколай и поясни, че през годините винаги са провеждани дискусии относно рисковете пред жп проектите. Сподели, че се обмислят и допълнителни мерки в тази посока. Една от причините да се стига до подобни сложни ситуации по отношение на усвояването на финансовия ресурс, отделен за жп проектите, е стремежът да се използва цялата сума на съфинансирането, която съответната програма дава. Отправи препоръка с условието, че тя може да бъде изпълнена с участието и координацията от страна на няколко институции, а именно жп проектите да не се финансират на максималното ниво на съфинансиране от програмите, а да има един малък буфер, който да се поема от бенефициента. Г-н Георгиев напомни, че в рамките на предходните заседания на КН, УО е изготвил (на базата на оценка на риска) и представил пред членовете и бенефициентите доста негативни сценарии за изпълнението на някои от проектите. Истината е, че ключвайки ДБФП с идеята да се използва максималното ниво на съфинансиране, едно минимално забавяне на проектите води до тези последици, които наблюдаваме.

Г-н Георгиев потвърди, че не само изпълнението на SAFE е помогнало за усвояването на средствата по ОПТТИ, но и извънредните инвестиции на „Метрополитен“ ЕАД в София за почти 400 млн. лв., също са били осигурени от неусвоените средства по жп проекти. Изрази мнение, че действително темата трябва да продължи да се дискутира и следва се търсят решения с помощта на всички заинтересовани страни и отговорни институции.

Г-жа Мария Генова изрази съгласи с казаното от г-н Георгиев от гледна точка позицията на УО и допълни позицията от гледна точка на НКЖИ като бенефициент. НКЖИ е направил анализи по отношение на това, къде са били допускани грешки и какво може да се предприеме, за да не се случва отново. Акцентира, че не следва да се забравя и фактът, че до голяма степен изпълнението на жп проекти е било възпрепятствано от външни институции и от българската нормативна уредба. Т.е. следва да се предприемат действия на национално ниво с помощта и на МТС и тогава би могло изпълнението на големите инфраструктурни проекти да се реализира по-бързо. Изрази надежда, че ако се предприемат всички необходими мерки, големите инвестиционни проекти, които са със стратегическо значение и с европейско финансиране, ще могат да бъдат успешно реализирани във времеви период на програмата.

Г-н Николай Дечев (УО) благодари и изрази надежда за изпълнение на проектите в планираните срокове.

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

Г-жа Златка Петева (директор, АПИ) поздрави участниците и представи статуса на проектите по двете програми. Направи кратък обзор на големите проекти, след което се спря по подробно на всеки от тях. *АМ „Струма“*, *Лот 3.1 и 3.3 и тунел „Железница“* лот 3.3 е изцяло изграден и въведен в експлоатация. Голяма част от *АМ*

„Европа“ вече е изградена и въведена в експлоатация. Обходният път на град Бургас е бил изключен от обхвата на ОПТТИ и прехвърлен към ПТС.

Проекти по ОПТТИ 2014-2020 г.

АМ „Струма“, Лот 3.1 и 3.3 и тунел „Железница“

Участъците преди тунел „Железница“ и след тунела са изцяло завършен и въведени в експлоатация. Преди тунел „Железница“ в този участък бе регистрирано свлачище, което обхваща около 300 метра от трасето. Частично строителството в тези участъци бе спряно, бяха предприети съответните действия за отстраняване на тези обстоятелства и много дълго време бяха обсъждани и разглеждани различни идейни варианти за укрепване на това свлачище, тъй като техническото решение следваше да бъде съобразено с всички нормативни изисквания, включително тези от гледна точка на сеизмичност, което всъщност се оказа трудна задача. Предстои да се подаде искане до дирекция „Национален строителен контрол“ за назначаване на държавна приемателна комисия и издаване на разрешение за ползване. На 20.02.2024 г. и трите участъка от тунел „Железница“ са въведени в експлоатация. Това е най-дългият пътен тунел с дължина 2 км, който е строен в пътния сектор. Снабден е с всички необходими системи за енергоефективно осветление, вентилация, видеонаблюдение, пожароизвестяване, интелигентна система за управление на трафика, аварийни SOS кабинни, аудио-, радио-оповестяване, електронна система за контрол на достъпа. Част от проекта е и хеликоптерна площадка. Също така е внедрена и централна система за мониторинг и наблюдение SCADA. Системата записва и архивира данни за възникнали събития и алармени съобщения с цел контрол и подобряване и оптимизиране.

АМ „Европа“

Участък 1 от Драгоман до Храбърско е изцяло завършен, въведен в експлоатация през 2021 г. По участък 2 от Храбърско до СОП строителните дейности са започнали през м май 2023 г. и към момента физическият напредък на обекта е около 65%. Срок за приключване – м. март 2025 г.

Обходна град Бургас

Официално проектът е въведен в експлоатация през м. декември 2023 г.

Проекти по ПТС 2021-2027 г.

АМ „Русе – Велико Търново“

Проектът е с обща дължина около 133 км. Разделен е на три подучастъка. За първите два участъка бяха проведени тръжни процедури за инженеринг и строителен надзор и бяха сключени съответните договори. Още в края на 2022 г. бяха подписани договорите на стойност малко над 1 млрд. 800 млн. лв. Проектирането и по двата договора е стартирало, като за участъка от Русе до Бяла в края на месец юли 2024 г. предстои да бъде представен техническият проект, а за участъка за обхода на Бяла вече е изготвен. За участък от близо 8 км 2023 г. е разработен технически проект и беше издадено разрешение за строеж, стартираха и строително-монтажните работи. Очаква се до края на месец юли 2024 г. и в останалата част по обхода на Бяла да стартират строително-монтажните работи. Разясни, че проектите са сложни не само от техническо естество, но предвид и дължината на отчуждителни процедури и промяна на ПУП. Обходът на Бяла е изцяло отчужден. Скоро предстои да започнат

и отчуждителните процедури по първия участък, идентифицирани са места, в които се ще се наложат допълнителни отчуждителни процедури.

Обход на гр. Габрово и тунел под връх Шипка

Трасето на участъка е с дължина близо 10 км. Съгласно разширения идеен проект тунелът под връх Шипка ще бъде с приблизителна дължина около 3 км и след тунел „Железница“ това ще е най-дългото пътно тунелно съоръжение, което е изградено в България. Габаритът, който е указан в заданието за изработване на технически проект, е габарит 10,5 т/ос. Предвидена е аварийна тръба, както се изисква по наредба. През юни 2022 г. бе сключен договорът за проектиране и строителство на стойност 358 млн. лв. Срокът за проектиране е осем месеца, а срокът за изпълнение на строително-монтажните работи е три години и половина.

В процеса на проектирането са установени много грешки, както и явни технически грешки в кадастралната карта на Габрово и на Стара Загора. АПИ възложи тяхното отстраняване и към настоящия момент все още се процедурат. Съответно към договорите бяха сключени допълнителни споразумения, с които срокът за проектиране е обвързан с отстраняването на грешките. Включени са определени консервационни цели за зони от НАТУРА 2000.

Допълни, че в процеса на проектиране е установено, че дейностите, които са заложи в идейния проект не отговарят на голяма част от нормите за проектиране на пътища и тунели. Има предложение за оптимизиране и за промяна на трасето, тъй като ще се наложи промяна на подробния устройствен план и допълнителни освежителни процедури при порталите на тунелите, които няма как да бъдат изпълнени, така както е заложено по идейния проект.

АМ „Струма“, Лот 3.2

Към настоящия момент идейният проект на трасето предвижда изграждането на магистралата по така наречения Източен вариант Г10,5, като се планира да се изпълни първо строителството на новото трасе по източното платно в посоката Кулата – София, и обходът на Кресна.

Поясни, че през 2023 г. отчитайки всички особености на проекта – екологични, икономически, технически, социални, както и след направения анализ и поредица от срещи, на 06.04.2024 г. бяха подписани договорите с избраните изпълнители за проектиране и строителен надзор на двата участъка от източното трасе. В началото на месец февруари 2024 г. се е провела техническа среща между Европейската комисия и експерти от Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на транспорта и съобщенията и Министерството на околната среда и водите. Заключения от срещата са одобрени с решение на Министерския съвет в средата на м. февруари 2024 г. В същото са дадени и препоръки за последващи действия по отношение развитието на проекта. Агенция „Пътна инфраструктура“ е предприела съответните мерки в изпълнение на това решение.

В рамките на Лот 3.2 предстои да бъдат завършени дейностите за повишаване на пътна безопасност и изпълнение на смекчаваци мерки в Кресненското дефиле.

По отношение на Лот 3.2, обясни, че все още не са изготвили формуляр за кандидатстване за финансиране. Средствата, които са предвидени в Програмата, са крайно недостатъчни. Те ще покрият съвсем малка част от инвестицията за проекта.

Обобщи, че относно направения кратък анализ на предизвикателствата с предложени възможни решения с оглед на опита от изпълнението на проектите,

финансирани по предходните програми от голямо значение при подготовката и изпълнението са най-вече фактори като зрялост на проекта, наличие на проект – идеен или технически, проведени екологични процедури, както и дейности във връзка с отчуждителните процедури. Също така техническа помощ от страна на ДЖАСПЪРС при подготовката на проектите е важен фактор, както и навременното провеждане на тръжните процедури, така че като стартира Програмата да има реален шанс да се започне строителството.

Думата бе дадена за коментари и въпроси.

Г-н Даниел Попов (Екологично сдружение „За Земята“) постави въпрос относно взето решението да се спре работата по дългия тунел и да се започне работа по вариант Г10,5. Пожела повече детайли по въпроса, тъй при представянето си АПИ поясни, че от една страна ще продължи да се изпълнява Г10,5, съгласно решението по ОВОС, а от друга страна ще се обяви процедура, която да търси ново трасе София – Кулата, което да не е в дефилето.

Г-жа Златка Петева (АПИ) поясни, че ще се проучи варианта за дясно платно, дали да е по съществуващия път през дефилето или да е алтернативно трасе.

Г-н Даниел Попов попита дали това е административно признание, че е направена грешка с решението за вариант, който да минава през дефилето, който противоречи на решението по ОВОС от 2008 г. Подчерта, че когато е била подадена апликационната форма през 2018 г. един от доводите, с които Европейската комисия я отхвърлила предложението, е бил, че в апликационната форма присъстват допълнителни структури и по източното трасе, и в дефилето, които не са оценявани от ОВОС. Предвид на това попита как ще бъде решен проблема с ОВОС, ако се търси ново трасе.

Г-жа Златка Петева поясни, че не става въпрос за пороци, а за това, че процедурата по ОВОС е правена на най-ранен етап, съответно проектът е направен на ниво предпроектни проучвания. Всеки един проект преминава в идеен и технически, и всяка една фаза е предмет на уведомление до съответния компетентен орган и се прилага приложимата процедура по Закона за опазване на околната среда. През изминалите години са проведени много обсъждания, срещи, и са извършени необходимите анализи за защита интереса и притеснението на всички заинтересовани страни, включително и на неправителствените организации.

Г-н Даниел Попов поясни, че според него изминалите 10 години не са били в градивни срещи, а в опит да се заобиколи екологично законодателство по проекта. Това според него е грешката и порока, които са забавили изпълнението. Призова за следващите проекти да се вземат под внимание становищата в процедурата по ОВОС. Изрази мнение, че ако това е станало факт през 2016 г., закъснението е цяло да бъде доста по-малко. Целта на процедурата по ОВОС е да пригоди изпълнението на проекта към екологичните и социалните изисквания.

Г-жа Марияна Ризова (Областна администрация Габрово) попита дали това, че Планът за управление на парк „Българка“ е отменен от съда, ще бъде отразено в проекта, и как ще повлияе на сроковете и на специфичните цели, които са приети месец март 2024 г. Дали трябва ли да се изработи нов план и дали това е предвидено към времевия график на проекта.

Г-жа Златка Петева поясни, че за да получи финансиране по ПТС е поставено в зависимост от тези условия. Следва да има одобрен план за управление и одобрени специфични цели. Проектирането ще продължи след като бъдат отстранени явните фактически грешки.

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

Г-жа Елиз Бохосян (и.д. директор на дирекция „Управление на проекти“) информира участниците, че през 2023 г. са приключили четири успешно реализирани проекта по ОПТТИ. Най-значимият от тях е *проект „Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System)“*. Другите проекти са по техническа помощ, един от които е за осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти по ПТС.

В момента се изпълнява *проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Терминал 2А и пристанищен терминал Бургас-запад“*. Основната цел на проекта е да се постигнат нови проектни параметри на акваторията за подход и маневриране на кораби в пристанището на терминал „Бургас – Запад“ и да се осигурят условия за развитие на различни видове товари. Подадено е проектното предложение и е на етап „оценка“. Индикативната стойност на проекта е около 70 млн. лв. Сключени са договори, които се изпълняват и са на финална фаза. Приблизителното драгирано количество към 13.05.2024 г. е 1 млн. 349 000 куб. м., което представлява близо 90 % от обема, който е необходим да се издрагира преди да се получи разрешение за ползване.

Г-жа Бохосян показва на участниците в КН снимки от драгажното оборудване и информира, че процесът за драгиране ще бъде представен на публично събитие на 29.05.2024 г. в гр. Бургас.

Подадени са още 2 формуляра за кандидатстване по Приоритет 3 на програмата, както следва:

Проект „Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“ - с индикативна стойност приблизително 46 млн. лв. Основната цел е да осигури рехабилитация на съществуващия вълнолом с цел безопасност на корабоплаването и на пристанищните услуги и съоръжения в акваторията на пристанище Бургас, по-конкретно на терминал „Бургас – Изток 1“. Продължителността на проекта е 38 месеца. Към момента документацията за строително-монтажните работи е готова, предстои да бъде публикувана. Работи се и по останалите дейности, напр. за строителен надзор.

Проект „Превенция от наводнения в Лом - реконструкция на източен кей“ – с индикативна стойност приблизително 33 млн. лв. Продължителността на проекта е 37 месеца. Реализацията на проекта цели да се рехабилитира източният кей чрез реконструкцията на кейовата стена, като се цели да се предпази гр. Лом от предстоящи наводнения при наличие на високи води на р. Дунав и съответно териториите прилежащи към пристанищния терминал. На 19.04.2024 г. е обявена процедурата за строителството. Срокът за подаване на оферти е до 03.06.2024 г. На 04.06.2024 г. предстои отваряне на оферти. Предстои да бъде обявена процедурата за строителен надзор.

Г-жа Бохосян представи проект, който предстои да бъде подаден по програма, който е в по-различна сфера от строителството – *Проект „Внедряване на високочестотни радарни системи в пристанищата“*

Основната цел на проекта е предоставяне на по-пълна и надеждна хидрометеорологична информация, подобрявайки безопасността на корабоплаването и борбата със замърсяванията на територията на пристанищата Бургас и Варна, като ще бъдат изградени 4 радарни станции – в Бургас, Варна,

Несебър и Балчик. Проектът е с индикативна стойност около 6 млн. лв. и с продължителност 32 месеца.

Г-жа Бохосян информира участниците в КН, че ДППИ предвижда да подаде и други проекти за финансиране по програмата, но изброените са определени като приоритетни за 2024 г.

Предизвикателства при подготовката и изпълнението на проекти

Предизвикателствата през 2014-2020 г. и 2021-2027 г. пред ДППИ са аналогични. Разликата е, че през настоящия програмен период държавните помощи са ново предизвикателство. Г-жа Бохосян заяви, че благодарение на колегите от Управляващия орган, както и на Министерството на финансите (в частност, в лицето на г-жа Мария Веселинова) се справят успешно с държавните помощи. Всички проекти, които са планирали да реализират по програмата, се явяват държавна помощ, съвместима с вътрешния пазар. Единственото изключение е проектът за високочестотните радары.

Друго предизвикателство е финансирането и наличието на достатъчен финансов ресурс за реализацията на проектите предложения, които подават и съответно реализацията на проектите. ДППИ е имало възможност да префинансира проектите, докато бъдат одобрени. В момента все още има такава възможност и се надяват да продължат да бъдат платежоспособни, за да изпълняват навреме проектите си.

Предизвикателство, свързано с обществените поръчки, са възможните обжалвания. При едно обжалване на процедура, е наличен шанс от дълго времево забавяне в зависимост от характера на жалбата. Това е съществен риск за срока на изпълнение на проектите. Надяват се да проведат прозрачни процедури, за да избегнат възможни обжалвания.

Последното идентифицирано предизвикателство е възможното закъснение при изпълнението на договорите, предвид отчитането на непредвидени обстоятелства. Винаги е възможно да се отчете някакво закъснение, което да забави изпълнението на целия проект.

Беше представен видеоклип от процеса на драгиране в пристанище Бургас.

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

Г-н Ивелин Занев (изпълнителен директор) поясни, че през 2014-2020 г. от ИАППД са изпълнители успешно следните три проекта:

Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав – фаза 2“

Стойността на проекта е 6 146 508 лв. В рамките на проекта е доставен двадесет и четири метров катамаран, който е оборудван с многолъчев ехолот и лазерна радарна система за измерване на бреговете и дълбочините, съответно картографирането на бреговете и речното легло за съвременна проучвателна, помасабна и навременна геодезическа и хидрографна дейност в общия българо-румънски участък на река Дунав. По този начин се проследява движението на седиментите в реката, които на места образуват критични или прагови участъци, които затрудняват преминаването на плавателни съдове.

Беше представен видеоклип, който показва дейността по проекта.

Проект „Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване“

В рамките на проекта е била доставена модерна драгажна техника, която включва драга за удълбочаване, понтон, шалан, плаващ тръбопровод за пренос на наноси и маневрен кораб, който да извършва придвижването на драгажната група. Стойността на проекта е около 20,5 млн. лв.

Беше представен видеоклип (подготвен от Управляващия орган), който представя нагледно предназначението на оборудването.

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

През 2021 г. са получили уведомления от производителя на многолъчевия ехолот, който е монтиран на кораба „Дунав 1“, че спира поддръжката, съответно и ремонтите на модела, с който разполага ИАППД. Поради тази причина агенцията се е възползвала от Оперативната програма, за да го подменят. Стойността на проекта е около 2 млн. лв. Полученият продукт е с много по-добро качество на изпълнение. Поискали са минималния срок на поддръжка да е поне пет години след закупуването на оборудването.

Ползи и изводи при реализация на проектите

- Подобрени условия за корабоплаване по реката чрез своевременно извършване на драгажни работи в критичните участъци;
- Предвидимост на логистичните вериги;
- Повишаване безопасността на корабоплаването;
- Постигане и поддържане на „добър навигационен статус“.

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

Ремонт на оперативен кей в лимана на ИАППД

Г-н Занев обясни, че индикативната стойност на проекта е около 9 млн. лв. Стената е била построена през 1908 г. В момента е силно корозирала и има нужда от пълна рехабилитация. През годините е извършвана поддръжка, но със сигурност се нуждае от основен капиталов ремонт.

„Доставка на самоходна смучеща драга“

Предимството на този тип оборудване е, че е самоходно и самотоварещо. 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. Със сегашното оборудване се маневрира по-трудно и трябва да се внимава много, когато се подбират участъците за удълбочаване. Новото оборудване ще окаже помощ и улеснение при избора на участъци за удълбочаване.

Г-н Мартин Георгиев благодари за представената от ИАППД информация и подчерта, че значението на тези проекти е нараснало изключително. Сподели, че в началото на м. април 2024 г. е присъствал на транспортен форум на всички страни-членки. Въпросите, които са задавани към България, са били свързани със състоянието на река Дунав и плавателния път, който е едно от ключовите трасета на коридорите на солидарност и е едно от трасетата, по които Украйна изнася продукцията към Европейския съюз. Г-н Георгиев подчерта, че това са проекти с неголяма стойност, но с много голям ефект.

Г-н Ивелин Занев потвърди, че проектите на ИАППД не са големи като обем, но са с добър ефект. Също така усилията на агенцията са съобразени с наличния капацитет, за да бъдат проектите изпълнени в срок.

Г-н Мартин Георгиев заяви, че ИАППД са един добър пример за подражание.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н Мартин Георгиев даде думата на г-н Жолт Соколай (ЕК) за заключителни думи.

Г-н Жолт Соколай (ЕК) благодари за организацията на КН, за работата на всички бенефициенти по програмата, както и за отличните презентации и видеоматериали. Той отбеляза, че времето е много важен фактор за изпълнението на проектите и мониторинга на напредъка. Отново подчерта необходимостта 50 % от ресурсите да се вложат в Северна България. Необходимо е да се вложат всички усилия, за да бъдат изпълнени проектите, които са планирани или да бъдат намерени други алтернативи, като при тях също е важно териториалното разпределение.

Г-н Георгиев заяви, че на предходният ден от заседанието е засегнал темата за разделяне на инвестициите 50/50 в Северна и Южна България. УО е представил позицията по въпроса. Програмата е договорена с определено съотношение (40/60 в полза на Южна България). При възможност обемът на инвестициите в Северна България ще бъде увеличен. По темата се водят разговори и с ЦКЗ към Министерството на финансите. Налични са проекти, които да се осъществят в Северна България, като инвестиции в речните пристанища. Заяви, че е необходима дискуссия и с Главна дирекция „Мобилност и транспорт“, за да може да имат яснота какви са големите транспортни нужди. Обърна внимание, че има ангажимент да се завършат проектите, които са били започнати в предишните периоди, които целят завършване на основните европейски транспортни коридори и няма как да останат незавършени. Разделянето между Северна и Южна България не може да е механично. За пример даде огромния товаропоток влизащ от Турция, което налага и ускореното завършване на TEN-T направлението в Южна България. В заключение увери, че занапред ще се работи по тази тема.

Г-н Георгиев благодари на всички присъстващи, които са взели участие в двата дни на заседанието на КН и са дали своя принос за провеждането му. Отбеляза, че вече има засилен интерес от решението, което КН е взел за зарядните станции. Поясни, че ще се предоставя актуална информация за процедурите за държавните помощи.

Нямаше допълнителни коментари или изказвания, с което четвъртото заседание на КН бе закрито.

Взети решения на 14.05.2024 г.:

Решение 1: Комитетът за наблюдение одобрява Методика и критерии за подбор и оценка на проектни предложения по Процедура №2021BG16FFPR001-3.003 „Зарядна инфраструктура за електрически превозни средства“ за финансиране от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. с приетите допълнения и дава мандат на Управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на

Европейската комисия до окончателното одобрение от ЕК, както и да приведе Насоките за кандидатстване, Методиката и всички други съпътстващи документи в съответствие с изискванията на приложимия режим на държавна помощ.

София, 26.06.2024 г.

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

/М. Георгиев/

Проверен от:

Н-к отдел МСЕДП, д-я КПП /Н. Дечев/

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

Изготвен от експерти на отдел МСЕДП, д-я КПП /Секретариат на КН на ПТС/

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

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ПТС

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ПТС, МТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС
3. Димитър Савов, директор, НТП, МТС
4. Мариана Илиева, старши експерт, дирекция „Координация на политики и концесии”, МС
5. Никола Петков, главен експерт, МС
6. Милица Йорданова, главен експерт, ПТП, МС *(пълномощно)*
7. Мария Веселинова, началник на отдел, МФ
8. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
9. Мая Лашова, държавен експерт, ИАПО, МО
10. Диана Трифонова, УО НА ПКПП, МИР *(пълномощно)*
11. Аница Русева, главен сътрудник, ПНИИДИТ, МИР
12. Жаклина Методиева, държавен експерт, УО на ПОС, МОСВ
13. Евгения Черкезова, главен експерт, Програма за морско дело, рибарство и аквакултури, МЗХ
14. Илияна Марковска, МЗХ *(пълномощно)*
15. Гьоксел Кошуджу, ДФ „Земеделие“
16. Марияна Ризова, ОА Габрово *(пълномощно)*
17. Гинка Райчева, областен управител на област Хасково, РСР на ЮЦР
18. Никола Христов, представител, АИКБ
19. Людмил Иванов, представител, БТПП
20. Димитър Димитров, представител, ССИ
21. Павел Савов, председател на БАРИС, представител на НСИХУ
22. Вълко Станев, БХК
23. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
24. Илия Гътовски, Сдружение „Експертен пул България“
25. Илиана Филипова, представител, Сдружение „Агенция за регионално и икономическо развитие“
26. Тошко Барзилов, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

27. София Алвеш, ЕК
28. Анес Монфре, ЕК (онлайн)
29. Милена Новакова, ЕК (онлайн)
30. Жолт Соколай, ЕК
31. Десислава Йорданова, ЕК
32. Асен Антоу, ДЖАСПЪРС
33. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС
34. Георги Гвоздейков, министър, МТС
35. Анна Михнева-Натова, заместник-министър, МТС
36. Калина Ганева, началник на кабинета, МТС
37. Ваньо Тодоров, съветник, МТС

38. Иван Марков, главен секретар, МТС
39. Станка Рашкова, началник отдел, Сертифициращ орган, МФ
40. Светослав Бенчев, Българска петролна и газова асоциация
41. Димо Колчев, „Елдрайв Чарджинг“ ЕАД
42. Мартин Заимов, Българска асоциация на електрически превозни средства

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

43. Мария Генова, генерален директор, НКЖИ
44. Нели Андреева, директор, НКЖИ
45. Емилия Никова, НКЖИ
46. Надя Николова, НКЖИ
47. Васил Станев, НКЖИ
48. Венцислав Атанасов, член на УС, АПИ
49. Златка Петева, директор на дирекция, АПИ
50. Мария Йорданова, АПИ
51. Владислав Сарнацки, АПИ
52. Александра Димитрова, АПИ
53. Вероника Точева-Яръмова
54. Тодор Тодоров, р-л отдел, „Метрополитен“ ЕАД
55. Калоян Богев, член на УС, ДППИ
56. Ивайло Иванов, генерален директор, ДППИ
57. Елиз Бохосян, и.д. директор, ДППИ
58. Ивелин Занев, изпълнителен директор, ИАПД
59. Силвия Агопян, младши експерт, ИАПД

МТС

60. Десислава Терзийски, директор
61. Емилия Филчева, главен експерт
62. Ели Кадиева, директор
63. Ивета Колева, началник отдел
64. Мариета Тодорова, началник отдел
65. Десислава Николова, началник отдел
66. Борислав Петков, главен експерт
67. Мая Антонова, главен експерт
68. Момчил Марков, държавен експерт
69. Людмила Алексиева, държавен експерт
70. Миглена Беякова, главен експерт
71. Станислав Чанчеров, главен експерт
72. Ангелина Виденова, главен сътрудник
73. Стефана Петрова, главен експерт
74. Албена Иванова, държавен експерт
75. Виолета Вълчева, главен експерт
76. Жана Василева, главен сътрудник
77. Павлета Павлова, главен сътрудник
78. Пламен Бонев, държавен експерт
79. Радостина Радосова, държавен експерт

- 80. Любомир Драгомиров, държавен експерт
- 81. Изабела Христова, главен сътрудник
- 82. Милена Величкова, експерт