



Съфинансирано от ЕС



ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ” 2021-2027 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ I ЗАСЕДАНИЕ

15.03.2023 г., гр. София

ДНЕВЕН РЕД

Приемане на вътрешни правила и кодекс на поведение на комитета

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

Приключване на големите проекти;

Представяне на алтернативни проекти и информация за изменение на програмата;

Коридори на солидарност;

Изпълнение на дейностите по информация и комуникация

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

Одобряване на методика и критерии за подбор на операциите/проекти по ПТС 2021-2027

**Проект на Национална комуникационна стратегия за период 2021 - 2027 г.,
Предстоящи комуникационни дейности по ПТС**

ОТКРИВАНЕ НА ПЪРВОТО ЗАСЕДАНИЕ НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) откри първото заседание на Комитета за наблюдение (КН) на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. и приветства участниците. След което поясни, че КН на ПТС ще изпълнява и функции за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. до нейното приключване. Съставът на КН на ПТС в голяма степен е съставен от институциите, които са участвали в КН на ОПТТИ, което осигурява добра приемственост.

Отбеляза, че остават малко над 9 месеца до края на периода на допустимост на разходите по ОПТТИ, а обемът на работа е огромен – до края на 2023 г. трябва да бъдат сертифицирани 37% от бюджета на програмата. За приоритетна ос 1 (жп проекти) е почти двойно – 66%. Това изисква изключителни усилия, за да бъде изпълнено.

Друго съществено предизвикателство е предстоящо изменение на ОПТТИ, което трябва да стане до края на м. май 2023 г., както и изменение на решенията на ЕК за големите проекти. Това се налага от външни конюнктурни фактори имащи голямо влияние върху изпълнението на програмата, като: COVID-19, инфлация, нарушени вериги на доставки.

Припомни, че на последното заседание на КН на ОПТТИ са представени мерки за преодоляване на предизвикателствата. Една от мерките е предстоящото изменение на ОПТТИ, най-вече в железопътния сектор. Тази част, която няма да бъде завършена, трябва да бъде прехвърлена в ПТС и ще има въздействие и върху бюджета ѝ. В същото време към дирекцията, която е управляващ орган на ОПТТИ, са насочени и допълнителни задачи по изпълнението на Механизъм за свързване на Европа, по плана за Възстановяване и устойчивост, теми свързани с военната мобилност, работа по ангажименти на държавата касаещи решението за членство в Организация за икономическо сътрудничество и развитие. Кадровият състав на дирекцията почти не е променен, даже леко е намлял, а задачите са се увеличили. Което предполага и доста добра организация на персонала, за да се справи с новите допълнителни предизвикателства и задачи. В тази връзка уточни, че периодът на допустимост на разходите на ОПТТИ е 31.12.2023 г., но след това административната работа по приключването на програмата започва – с изпращането на различни доклади, документи и одитни проверки.

Поясни, че за заседанията на КН на ОПТТИ е представяна подробна информация за изпълнението на отделните проекти по време на самите заседания. На първото заседание на КН на ПТС това не е предвидено и следва да се реши каква точно информация да се представя на предстоящите заседания на КН на ПТС. По-подробно техническо изпълнение е било изпратено предварително на членовете на КН на ПТС за първото заседание. Уточни, че представителите на бенефициентите присъстват и са готови да отговарят на въпроси от страна на членовете на КН.

Г-жа Анес Монфре (ГД „Регионална и селищна политика“, Европейска комисия) поздрави участниците и благодари за положените усилия за одобрението на ПТС с бюджет от 1,6 млрд. евро и се очакват сериозно постижения за завършване на основната ТЕН-Т мрежа (пътна и жп) до 2030 г. Това е основна цел за ЕС и съвпада и със срока на ПТС. Необходимо е програмата да се изпълни съвместно със всички партньори. Като основна цел на ЕК е да се намалят различията между отделните държави, така и между регионите в отделните страни. За това ще са необходими и усилията на членовете на КН на ПТС, които да споделят своята

експертиза и опит. Освен от бенефициентите, се разчита и на гражданското общество и НПО представителите. Тя призова участниците да бъдат активни по време на заседанията на комитета и да изразяват позиция, а не след това да се противопоставят на вече взетите решения. Необходимо е да се търси критичен и конструктивен консенсус на различните въпроси. Така ще се постигнат целите до 2030 г., като решенията бъдат съобразени с различни законови изисквания, вкл. и за биоразнообразието и др. Призова заседанията да не се формални и предложи новите участници да се представят.

Изрази съгласие, че приключването на ОПТТИ в оставащите 9 месеца ще е доста натоварено и ангажиращо. Оценява всички усилия за представяне на подготвени алтернативни проекти, които да заместят изоставащите проекти (най-вече в железопътния сектор и някои пътни проекти). Целта е да се използват наличните средства на данъкоплатците на 100%. Това ще допринесе и до по-зелена и по-свързана България. Апелира към добър старт на ПТС, за да не се стигне до изоставане, подобно на ОПТТИ.

Необходимо е да се направи и изменението на ОПТТИ и на всички програми, които ще бъдат изменяни, за да могат да се пренасочат свободни средства към бизнеса и домакинствата, засегнати от увеличението на цените на енергията. Това ще е краен вариант, ако средствата по ОПТТИ няма да могат да бъдат използвани на 100%.

Г-н Мартин Георгиев поясни за казаното от г-жа Монфре, касаещо насочване на определен процент от неизползвани средства от програмите за справяне с нарастващите цени на енергията. За ПТС това ще бъде представено допълнително, след като се прегледат алтернативните проекти и се види дали ще има свободен ресурс. Даде думата на желаещите от новите членове да се представят.

Първ се представи **г-н Даниел Попов (екологично сдружение „За земята“)** и поясни, че е бил член на КН на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., както и че участвал в подготовката на ОПТТИ и ПТС.

След него думата взе **г-н Дамян Войновски (Конфедерация на работодателите и индустриалците в България)**, които изрази готовност да сподели своята експертиза за съвместната работа на КН.

ПРИЕМАНЕ НА ВЪТРЕШНИ ПРАВИЛА И КОДЕКС НА ПОВЕДЕНИЕ НА КОМИТЕТА

Г-н Николай Дечев (н-к на отдел, УО на ПТС, МТС) представи основните акценти на вътрешните правила за работа на КН на ПТС, които уреждат работата на комитета. Правилата се допълват с кодекс на поведение и декларация за избягване на конфликт на интереси. Поясни, че първоначално на членовете е бил изпратен проект на декларация, който в последствие УО предлага да се ползва утвърденият образец на КН на Споразумението за партньорство.

Отбеляза, че заповедта за състава на КН е публикувана на интернет страницата на програмата. В състава са включени представители на: централната администрация, местната власт, национално представените организации, браншови и синдикални организации, представители на НПО сектор и др. партньори. Обърна внимание, че в голяма степен представените организация в КН на ПТС са същите както и в КН на ОПТТИ, което осигурява добра приемственост между двете програми.

Направи сравнение с процедурните правила през предходния програмен период. През програмен период 2014-2020 г. по нормативни изисквания заседанията са провеждани най-малко два пъти в годината. За програмен период 2021-2027 г. честотата на заседанията е променена на един път годишно. Стремежът на УО е заседанията да се провеждат поне два пъти годишно, ако няма извънредни ситуации, както например ограниченията свързани с COVID-19. В тази връзка уточни, че е постъпил коментар от член на КН – заседанията да са минимум два пъти в годината. Запазва се изискването поканата и документите се изпращат най-малко 10 работни дни преди датата на заседанието, както и възможност да се изпращат коментари до 3 работни дни преди заседанието. Нов момент е дадената възможност заседанията да се провеждат и дистанционно. Дава се възможност за провеждане на заседание и с 1/3 от присъстващите, за да не се блокира вземането на решения заради липса на кворум. През програмния период 2014-2020 г. решенията се вземаха само при минимум 1/2 присъстващи членове. КН взема решение с единодушие или с мнозинство от 2/3 от присъстващите, както и неприсъствено (чрез писмени процедури).

Продължи с публичната част на комитета – на интернет страницата на програмата се публикуват: състава на КН на ПТС, вътрешните правила за работа и кодекс на поведение на КН, протокола от съответното заседание на КН, протокола от проведената процедура за неприсъствено вземане на решение и друга релевантна информация, свързана с комитета.

Думата бе дадена за въпроси и коментари.

Г-н Вълко Станев (БХК) представи своето предварително предложение, заседанията да се провеждат минимум два пъти в година, вместо минимум един път.

Г-н Мартин Георгиев поясни, че това е минимума, който предвижда нормативната уредба и не ограничава провеждането на повече заседания. Предложи ако КН счита за целесъобразно, да се промени записва във вътрешните правила на два пъти годишно.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) потвърди, че това е изискването и съгласно европейското законодателство, като добрата утвърдена практика е за провеждане на поне две заседания годишно. Това е особено необходимо за КН на ПТС, предвид ролята, която има по започване на ПТС и приключването на ОПТТИ.

Г-н Мартин Георгиев потвърди, че това ще бъде отразено във вътрешните правила. Сподели, че УО е провел анкетно проучване сред членовете на КН за това как може да бъде подобрена работата на КН. Прикани членовете да дават допълнителни предложения, по организацията, посещение на обекти по програмата или ако имат необходимост от обучение за по-добре изпълнение на функциите си в КН, както и други идеи.

Г-н Даниел Попов („За земята“) предложи ако може срокът за изготвяне и одобрение на протокола от заседанията, да бъде намален от 50 на 30 дни.

Г-н Мартин Георгиев отговори, че срокът би могъл да бъде съкратен, като се съкрати от времето за изготвяне на протокола и от времето за даване на коментари от страна на членовете на КН. Предложи срокът да бъде 30 работни дни.

След направените предложения вътрешните правила бяха гласувани и КН на взе следното решение:

Решение 1: КН на ПТС прие Вътрешни правила за работа на КН на ПТС

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

Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН, МТС) представи напредъка по ОПТТИ 2014 – 2020 г. след последното докладване пред КН (28-29.11.2022 г.) както на ниво програма и приоритетни оси, така и по отношение на ключови проекти, в т.ч. идентифицирани проблеми, рискове и предприети стъпки за оптимизиране.

Финансов статус

Финансовата информация е актуална към 15.02.2023 г. Предоставената БФП по програмата е 103,54% от общия бюджет. С одобрението, от края на 2022 г., на проекта за АМ „Европа“ от км 15+500 до км 32+447,20 се надхвърли разполагаемия бюджет по ОПТТИ, което ще бъде компенсирано на по-късен етап с други компоненти от програмата. Сключените договори с изпълнители достигат величина от 98,63%. Предизвикателства пораждаат стойностите на останалите три показателя за финансовото изпълнение, а именно: изплатените средства (68,53%), верифицираните разходи (63,03%) и сертифицирани разходи (62,86%). Положителен факт е, че и трите показателя са с близки стойности. Ръстът им до края на 2023 г. е в пряка зависимост от реалния физически напредък, който предстои да бъде генериран по отделните проекти. Към края на 2022 г. е спазено правилото за автоматично освобождаване (N+3) и не е допусната загуба на средства по програмата. Най-сериозното предизвикателство е свързано с изпълнението по приоритетни оси 1 (железопътна инфраструктура) и 2 (пътна инфраструктура), в които е съсредоточен и най-големият финансов ресурс. Ситуацията по приоритетна ос 1 е много сложна и в тази връзка са необходими нестандартни решения за използване на наличния бюджет. Темповете на реализация при приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) формират предпоставки за оползотворяване на разполагаемия бюджета до края на годината. Ситуацията при приоритетни оси 3 (интермодалност), 4 (иновации и безопасност) и 5 (техническа помощ) е добра, като в пр. оси 3 и 4 са налице малки нива на свободни суми.

Мерки за приключване на програмата

В заключителния етап от програмен период 2014 – 2020 г., УО активно анализира динамиката в изпълнението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Поставя се акцент върху основните проекти, при отчитане на максимално широк набор от ключови фактори (*реален статус на проектите и установени темпове на напредък, предстоящо фазиране, освобождаване на ресурс от финансови корекции в полза на бюджета на програмата и др.*), в т.ч. и обусловени от външни източници (*инфлация и нарушени или забавени вериги на доставки в международен контекст*). Усилията са насочени към осигуряване на възможност, в ограниченията на средата, за максимално оптимално и ефективно постигане на целите по програмата. В тясно сътрудничество с партньорите от ЕК, задълбочено се проучват потенциални алтернативи и сценарии за оптимизиране на изпълнението. Предстои изменение на програмата, с включване на допълнителни проекти, при които съществува реална възможност за успешно ангажиране на наличния бюджет, както и фазиране на някои ключови проекти. Процесът по включване на новите алтернативни проекти в програмата следва да бъде завършен максимално бързо. Понастоящем се търсят подходящи алтернативни проекти, след като вече допълнителни проекти бяха включени на по-ранен етап в програмата, което поражда изключителна сложност. Дължи се на факта, че негативните обстоятелства от последните 2 години са се отразили неблагоприятно и на първоначално включените допълнителни проекти. Процесът по фазиране също следва да бъде извършено максимално експедитивно, защото касае и други аспекти, в т.ч.

изменение на програмата и решенията на ЕК за първоначалното одобрение на съответните големи проекти. Работи се и по темата за индексирание на договорите с изпълнители, без нарушаване на финансовата логика и икономическа жизнеспособност на големите проекти, с възможност за покриване от бюджета на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Успоредно с това се осигуряват варианти за алтернативно насочване на ресурса, генериран по линия на финансовите корекции, отчитайки обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и статуса на изпълнение на проектите. Отбелязва се развитие по темата. Съществен е приносът на сключения договор за предоставяне на БФП по проекта за АМ „Европа“ за разрешаване на казуса с генерирания ресурс по линия на финансовите корекции. В рамките на УО е засилен механизмът за управление на риска, в т.ч. извършването на анализи по текущото изпълнение и възможностите за приключване на програмата. Извършена е симулация по метода „Монте Карло“ за железопътните проекти.

Възможни алтернативи за приключване на ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Най-общо, съществуват три основни варианта - изпълнение при запазване на текущия обхват, с прилагане на индексация и с включване на допълнителни проекти. За всеки един от тях бе посочен прогнозен процент на сертифицирания бюджет на програмата и респ. абсолютен размер на освободените средства. Алтернативите се разглеждат и в зависимост и от проявлението на реалистичен, песимистичен и оптимистичен сценарий за развитие по ПО 1 (*железопътна инфраструктура*). Рисков остава ресурсът по линия на Кохезионния фонд. Качественото изпълнение на проектите за метрото допринесе за успешното оползотворяване на средствата по линия на ЕФРР. УО е подал прогноза към ЦКЗ, за ресурса в риск по програмата – към месец март 2023 г., а именно 71,4 млн. евро (КФ и ЕФРР), който кореспондира в най-висока степен с развитие по реалистичен сценарий на изпълнението по ПО1 и трети вариант за приключване на ОПТТИ 2014 – 2020 г. (с приложена индексация и включени допълнителни проекти).

Допълнителни проекти

Сред набелязаните допълнителни проекти (*представени по-подробно от съответните потенциални бенефициенти*) попадат:

- *Разширение на Линия 3 на метрото, участък: ул. „Шипка“ – ж.к. Гео Милев – ж.к. Слатина – Зала „Арена Армеец“ / София Тех Парк – бул. „Цариградско шосе“;*
- Доставка на подвижен състав за метрото;
- Обходен път на град Бургас;
- 2 проекта на ДППИ: за пристанище Варна и проект по Коридори на солидарността за капитално драгиране в района на пристанище Бургас.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА АЛТЕРНАТИВНИ ПРОЕКТИ И ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА;

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА АЛТЕРНАТИВНИ ПРОЕКТИ ОТ СТРАНА НА „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-н Стоян Братоев (изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД) представи презентация за разширението на Линия 3 на метрото в София. Информира участниците в КН за транспортната обстановка в гр. София, както следва:

- Скорост на придвижване с наземния транспорт в час пик - 10-14 км/ч

- Скорост на придвижване с метрото - 35-38 км/ч (с изчакване, качване, слизане)

Линия 3 на метрото

Изградени участъци – Етап 1 - 2016-2020 г.

Етап 2 - 2017-2021 г.

Извършвани и предстоящи разширения на Линия 3

В момента се изгражда Етап 3, Лот 1 по бул. Владимир Вазов - 3 км с 3 метростанции. Проектът, който се предлага за алтернативен е Етап 3, Лот 2 „ул. Шипка - кв. Гео Милев/Слатина - Тех Парк - бул. Цариградско шосе“. Той е дълъг 6 км с 6 метростанции. След завършване на Лот 1 и Лот 2 на Етап 3 от Линия 3 дължината на линиите ще са 61 км с 57 метростанции. Перспективен общ прогнозен брой пътници – над 550/600 хил. пътници на ден. Представи схема на етап 3, лот 1, който се изпълнява в момента. Изпълнението е достигнало 21-22 %. Визуализира схема на предложението за финансиране етап 2 с дължина 6 км с 6 метростанции. Очаква се пътничопотока от този участък да бъде над 80 000, който заедно с участъка по Владимир Вазов ще формира около 110 000 пътници. Цялата линия ще превозва около 210 000 пътника, ще бъде по-натоварена от централната част на първата линия. Срок на строителство е 42 месеца. Началото на строителството е планирано за първото полугодие на 2023 г. Срокът за завършване е в края на 2026 г. Общата прогнозна стойност на участъка в т.ч. строителство, доставка и монтаж на оборудване на системите за управление и функциониране и доставка на 8 метровака възлиза на 335 млн. евро. Прогнозният обем строителни работи и доставки в т.ч. аванси за 2023 г. възлиза на около 85 млн. евро.

Обществените ползи след завършването на Линия 3 са следните:

- Висока превозна способност – 50 хил. пътника/ час;
- Дял в системата на градския транспорт – ще нарасне до 46 %;
- Намаление на трафика – 25 %;
- Намаление на ПТП – 30 %;
- Намаление на вредните газове (хил. тона годишно) – от 79 хил. т. годишно ще станат 90 хил. тона годишно
- Спестено време на гражданите на София (хиляди човекочаса дневно) – в момента пътниците спестяват около 160 хил. човекочаса. С проекта ще станат 210 хил. човекочаса.

Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН) благодари за изчерпателната информация и попита до къде е стигнала тръжната процедура за подвижния състав за разширението.

Г-н Братоев отговори, че в началото на м. април 2023 г. е срокът за подаване на оферти, след което ще започне работа оценителната комисия. През м. май се очаква да има избран изпълнител.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА АЛТЕРНАТИВНИ ПРОЕКТИ ОТ СТРАНА НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Думата бе дадена на **г-жа Златка Петева (директор на дирекция, АПИ)**, която представи проект „Изграждане на обходния път на град Бургас“. Проектът обхваща връзката от автомагистрала „Тракия“ с първокласния път I-9 от Бургас до Варна. Дължината на участъка е около 4,7 км и се изгражда с габарит Г 20. Включва две отделни пътни платна с по две ленти. Проектиран е с проектна скорост от 90 км/ч. В участъка се изграждат и 4 броя пътни възли.

Инвестиционното предложение е преминало всички необходими екологични процедури, като са постановени съответните административни актове. Очаква се участъкът да бъде изцяло осветен. Трасето попада и частично засяга границите на защитена зона „Атанасовско езеро“ и се изготвят специфични консервационни цели.

Основните ползи от реализирането на проекта са свързани с повишаване на безопасността, намаляване на времето за пътуване и извеждане на транзитния трафик от населеното място, намаляването на вредните емисии и нивата на шума.

Общата индикативна стойност на проекта е към 87 млн. лв. Строителството е стартирало в края на 2020 г. Към момента физическото изпълнение на обекта е приблизително 90%. Очаква се строителството да приключи първата половина на 2023 г.

Г-жа Петева представи актуални снимки от изграденото по проекта и благодари за вниманието.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА АЛТЕРНАТИВНИ ПРОЕКТИ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-жа Анна Натова (директор на дирекция „Управление на проекти“, ДПСИ) представи следните два проекта:

- *Проект „Капитално драгиране – басейн между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“* – Поясни, че капиталното драгиране е необходимо да се диференцира от поддържащото драгиране. Касае удълбочаване и постигане на нови проектни дълбочини, което ще позволи влизането на по-големи кораби в пристанищния терминал. Изготвя се оценка за съвместимост с приложимия режим на държавни помощи, за което се разчита на съдействието на Управляващия орган и Министерството на финансите. След изготвянето на тази оценка ще се проведат процедурите за избор на изпълнител. Прогнозният бюджет е 14 млн. лв. за 2023 г.
- *Проект „Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна“* – предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител. Предстои да бъде изготвена и оценка за съвместимост с приложимия режим на държавни помощи. Планира се рехабилитация на вътрешната пътна мрежа, паркинга и цеха за смяна на талиги и претоварния пункт.
Прогнозният бюджет е 13 млн. лв.

Г-н Мартин Георгиев благодари за информацията и призова присъстващите, ако имат въпроси по този набор от алтернативни проекти да бъдат зададени.

КОРИДОРИ НА СОЛИДАРНОСТ; ПРИКЛЮЧВАНЕ НА ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ;

Г-жа Анес Монфре (ЕК) благодари за извършената работа по предложенията за допълнителни проекти и резултатите от извършеното моделиране от страна на УО. Изрази мнение, че предоставената информация е в прекален обем и предложи членовете на КН да получат кратка и ясна справка за сумите, които предстои да бъдат насочени към алтернативните проекти (ресурс от

програмата, който могат да поемат). Справката може да бъде включена в протокола от заседанието (*име, текущ статус и бюджет по линия на ОПТТИ, който може да се насочи към всеки от проектите*). Привлече внимание върху факта, че единствено силно готови за изпълнение и нерискови проекти следва да се разглеждат като алтернативни. При данни, че провеждането на тръжните процедури все още е в ход – без значение от ползите, които могат да генерират (*а в случая със столичното метро – ползите са прекрасни*), няма да има възможност за сключване на договори в срок и изменение на ОПТТИ до края на месец май 2023 г. Практиката показва, че в България тръжните процедури се обжалват и процесът отнема много време. По отношение на предложените проекти от страна на ДППИ, то и двата могат да влязат в обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г., но само проектът за пристанище Бургас може да бъде по линия на Коридорите на солидарността. Някой от представените проекти допринасят за по-зелена София, а градът е в списъка за наградите по зелена мобилност, които ще бъдат връчени на 23.03.2023 г. (*като един от трите проекта, сред които ще бъде определен победителя*).

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) поясни, че детайлното представяне на алтернативните проекти пред КН е, за да се гарантира максимална прозрачност и изчерпателност при информирането на членовете на КН. Работата по темата продължава, така че ще бъде намерен подходящ баланс по отношение на детайлността при представянето на информацията.

Продължи с напредъка по отделните приоритетни оси, както следва:

✓ Приоритетна ос 1 (железопътна инфраструктура) – направен бе преглед на състоянието по основните проекти. При проект „*Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, Фаза 2*“ е достигнат физически напредък от 45%. Разчетите показват, че ресурс от порядъка на 95 млн. евро няма да бъде използван в периода на допустимост, а физическото реализиране на проекта може да приключи в края на 2025 г. Предстои фазиране, с планирано изпълнение на част от дейностите по ПТС 2021 – 2027 г. Тъй като този проект не е предвиден за финансиране от ПТС на етап планиране, с оглед ограниченията на бюджета, ще се наложи преразглеждане обхвата на останалите интервенции в областта на железопътната инфраструктура за освобождаване на необходимите средства. По отношение на проект „*Модернизация на жп линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец*“ – Фаза 1, анализът на УО показва, че с установения темп на изпълнение, в периода на допустимост на разходите, няма да може да бъде използвана сума от порядъка на 61,71 млн. евро, а Фаза 2, която се планира да се реализира по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., ще може да завърши в края на 2028 г. Текущият физически напредък е 18,10%. Евентуално бъдещо забавяне ще постави в риск цялостното завършване по време на програмен период 2021 – 2027 г., а този проект не може да бъде фазиран повторно. По тази причина, предстоящото разделяне на дейностите между ОПТТИ 2014 – 2020 г. и ПТС 2021 – 2027 г., трябва да се основава на много задълбочен анализ. При проект „*Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волюяк – Драгоман – Фаза 1*“, който е с по-нисък бюджет спрямо предходните два анализирани проекта и е включен като алтернативен, също е налице рискова сума от порядъка на 20,64 млн. евро, която според УО няма да може да бъде използвана в програмен период 2014 – 2020 г., при запазване на установените темпове на реализация. Текущият физически напредък е 4%, а разчетите индикират възможно завършване на Фаза 2 в края на 2026 г. Обективните факти на средата налагат изменение в решението на ЕК за първоначалното одобрение на проекта. При

алтернативния проект „Модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на SCADA“, завършване при установените темпове би било възможно в края на 2024 г. Физическият напредък е от порядъка на 14% и при запазване темпа на изпълнение, в края на периода за допустимост на разходите, разчетите показват, че ще остане неизползван ресурс в ОПТТИ от около 4,6 млн. евро. Не попада в категорията голям проект, изцяло се одобрява на национално ниво и предстоят разговори с НКЖИ, за да се прецени възможността за евентуално фазиране или в края на 2023 г. ще бъде обявен за нефункциониращ и завършен с друг източник на финансиране. При проект „От Изток към Запад – 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас“, физическият напредък е 6%, но с оглед обхвата на дейностите, изпълнението може да завърши успешно до м. септември 2023 г. Идентифицираните рискове по приоритетна ос 1 включват: Относително бавен ход на физическото изпълнение, влияещ върху темпа на разходване на средства. Предстои изменение на големите проекти в оста (*фазиране / индексация*), като се очаква подаване на нови формуляри за кандидатстване от страна на НКЖИ; Особено чувствителна е темата за наличие на оборотни средства за покриване на индексацията по договорите, като реакция на динамичните инфлационни процеси. Извършени са първите плащания от страна на НКЖИ в посока индексирани за неутрализиране ефектите от инфлацията. Работи се по подготовката на изменения на договорите за предоставяне на БФП, като чрез реструктуриране бюджетите на проектите, ще бъде възможно отделяне на ресурс, с който да се реагира на исканията за индексация. Този процес ще търпи интензивно развитие в следващите месеци.

✓ Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) – ситуацията е по-добра, като спрямо предходното заседание на КН, изплатените средства и сертифицираните разходи бележат ръст от около 11%. По отношение на проекта за АМ „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“, физическият напредък е доста висок, но приключването е силно затруднено поради проявилите се проблеми със свлачищата. Това ще наложи, в края на 2023 г., проектът да бъде обявен за нефункциониращ. Анализите обаче показват, че в рамките на 2024 г., със собствени ресурси, АПИ ще успее да приключи всички дейности по проекта. За проект АМ „Струма“, Лот 3.2, с приемането на специфичните консервационни цели за защитените зони „Кресна - Илинденци“ и „Кресна“, се създаде възможност за извършване на анализ, във връзка с необходимостта от преразглеждане на ОВОС от 2017 г., като процесът все още не е приключил. Представи статистика за броя на пътнотранспортните произшествия, регистрирани в периода 2016 – 2023 г., по Път I-1 Благоевград – Кулата (от км 378 до км 398) - продължение на АМ „Струма“ през Кресненското дефиле. Що се отнася до проекта за АМ „Европа“ от км 15+500 до км 48+903, формулярът за кандидатстване по проекта е одобрен от ЕК на 30.01.2023 г., понастоящем участък 2 Драгоман – Храбърско (от км 15+500 до км 32+447,20) е с разрешение за ползване от 23.12.2021 г. Изграждането на Участък 3 Храбърско - връзка със Северната скоростна тангента (от км 32+447,20 до км 48+903) се предвижда да стартира през месец май 2023 г., като през 2023 г. няма да има възможност да бъде завършен изцяло (разчетите показват ниво от 50% изпълнение), което ще наложи проекта да бъде обявен за нефункциониращ при приключването на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Натрупаното закъснение се обуславя най-вече от процеса на устройствено планиране. В отчетния период са стартирали плащанията по проекта, което допринася за подобряване на финансовите показатели по оста и програмата като цяло и способства за предотвратяване автоматичното освобождаване на средства от бюджета на ОПТТИ в края на 2022 г.

(правило N+3). Очаква се анализ от страна на АПИ относно размера на необходимите средства за индексирание, във връзка с инфлационните процеси. Идентифицираните рискове по приоритетна ос 2 включват: Затруднения от технически характер при строителството на АМ „Струма“, а именно свлачище при км 365+800 (влиязещо върху завършването на Лот 3.1 и ОП1 на тунел „Железница“), както и свлачище в участъка км 369+305 до км 369+430 на ОП3 от тунел „Железница“. Работи се по разрешаване на възникналите обстоятелства, но те обективно ще доведат до обявяване на проекта за нефункциониращ при приключване на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Със същия статут ще бъде и проектът за АМ „Европа“ от км 15+500 до км 48+903, както бе обяснено по-рано в хода на представянето; Налични са предварителни анализи по отношение индикативните стойности на индексацията в рамките на приоритетна ос 2, като в най-кратки срокове се очаква и окончателна яснота по темата от страна на АПИ, за да може да бъде планирано в цялостен вид предстоящо изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., а също така да се пристъпи и към процедиране на съответните искания.

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) – ситуацията е доста добра. Налични са съвсем малки свободни суми. Реконструкцията на два от гаровите комплекси (Стара Загора и Нова Загора) се свързва с определени смущения. Положени са усилия за преодоляване на затрудненията и изпълнение на проектите в съответствие с исканията на местните общности. Практически съществуват определени рискове, но проектите не попадат в категорията „големи“ и бюджетите за тяхното изпълнение не са в размер, който оказва съществено въздействие върху показателите за цялостното изпълнение на ОПТТИ 2014-2020 г. При идентифициране на реален риск за бюджета на оста, има възможност да бъде потърсена компенсация с финансирането на други подходящи инвестиции в рамките на програмния период;

✓ Приоритетна ос 4 (иновации и безопасност) – съобразно решенията от 18-то заседание на КН на ОПТТИ (28-29.11.2022 г.), на 30.01.2023 г., УО на ОПТТИ обяви процедура чрез директно предоставяне на БФП „Внедряване на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността и сигурността на транспорта по вътрешните водни пътища и пристанища“ (6 млн. евро). В срока за подаване на проектни предложения (28.02.2023 г.), са постъпили два проекта: *Подобряване на навигационната обстановка по р. Дунав чрез доставка на хидрографско оборудване (ИАППД)* и *Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (ДППИ)*. С тяхното финансиране ще се компенсира наличието на свободен финансов ресурс в оста, генериран от прекратяване проекта на АПИ за изграждане на *Интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“*, както и от приключили договори за БФП на по-ниска стойност от предоставената. С добри темпове се реализира проекта на НКЖИ за *Системата за управление на влаковата работа (СУВР)*, чието прогнозно приключване е на границата на периода за допустимост на разходите по програмата. Проектът на „Метрополитен“ ЕАД за *„Проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ)“* приключи успешно, в т.ч. производството на оборудването и дейностите по доставка и монтаж на АППВ за всички предвидени 12 метростанции.

Индикативна годишна работна програма (ИГРП) за 2023 г. на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и на ПТС 2021 – 2027 г.

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) представи статуса на ИГРП по двете програми, чиито проекти са публикувани за обществено обсъждане, като срокът за предоставяне на бележки и коментари е изтекъл на 10.03.2023 г. Постъпили са някои предложения, а окончателното приемане е предвидено да се осъществи чрез писмена процедура. УО ще представи подробности по темата в хода на заседанието.

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

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) продължи с кратка информация относно изпълнените на административни дейности по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС). Програмата бе одобрена от ЕК на 03.10.2022 г. УО на ПТС е извършил нормативно определените действия за сформирание на Комитет за наблюдение на програмата. Също така е разработен проект на „Методика и критерии за подбор на операции“ по 8 процедури за директно предоставяне. В допълнение към тези осем процедури през есента на 2023 г. са планирани за отваряне още две схеми, но за конкурентен подбор. Те са в две области: за изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива по републиканската пътна мрежа и в пристанищата, както и за подпомагане на интермодални оператори. По отношение на зарядната инфраструктура за алтернативните горива напомни, че вече са предприети съвместни действия от страна на УО на ПТС и ДЖАСПЪРС. По отношение на интермодалните терминали, каза, че в България има приет Национален план за развитие на комбинирания транспорт до 2030 г. В тази връзка информира, че през есента на 2023 г. е планирано пред членовете на КН на ПТС да бъдат представени за обсъждане описаните две схеми. Продължи със следващата важна задача по ПТС, която е свързана с прецизиране на нейния обхват в контекста на предстоящото фазиране на проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. На първо място следва да се определят оставащите дейности по жп проекта „Пловдив – Бургас“, който до края на 2023 г. ще бъде изпълнен само частично. Също така предстои разглеждане и на пътните проекти от гледна точка на реалните възможности за тяхното изпълнение с бюджета по ПТС, както и във връзка с постъпили и други предложения в пътната област. Завърши представянето на ПТС като посочи, че и на национално ниво, ЦКЗ съвместно с управляващите органи работи по приемането на нормативната рамка за изпълнението на програмите от период 2021 - 2027 г.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) силно акцентира, че предстои да бъде извършена много работа в контекста на въпроса, какво ще бъде изпълнено в рамките на ОПТТИ 2014-2020 г. и какво ще бъде прехвърлено за завършване по ПТС 2021-2027 г. Отбеляза, че изменението на ОПТТИ следва да е готово най-късно до края на м. май 2023 г. Обърна внимание за несъответствие в докладваните стойности в презентацията по отношение на проектите на ДППИ. По отношение на проекта за АМ „Струма“ Лот 3.2 спомена, че той засяга по-малка част от бюджета на ОПТТИ, но съществена от бюджета на ПТС. Обърна внимание, че въпреки, че екологичната оценка по проекта е била преразгледана и анализирана, предстои в спешен порядък да бъдат предприети действия по проекта, тъй като давността на ОВОС изтича през м. май 2023 г. Подчерта, че трябва да бъдат взети под внимание както необходимостта от завършването на основната ТЕН-Т мрежа, така и необходимостта от опазването на околната среда и животинските видове в Кресненското дефиле. Информира, че ЕК е изпратила писмо в началото на м. март 2023 г. (от ГД „Околна среда“, ГД „Мобилност и транспорт“, ГД „Регионална и

селищна политика“), в което се пояснява каква информация все още е необходимо да се представи пред ЕК за този проект (по-конкретно методологията, направеният анализ на ОВОС, отговорите на направените наблюдения по ОВОС през 2019 г.), преди да се намери компромисно решение. Това следва да е ясно до края на м. май 2023 с подаването на искане за изменение на програмата.

ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ

Г-жа Ангелина Виденова (старши сътрудник в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“ към Управляващия орган на ОПТТИ) представи изпълнението на дейностите по информация и публичност на ОПТТИ 2014-2020 г. Мерките за информация и публичност се изпълняват регулярно, на ежедневна база. Целта на извършваните разнообразни дейности е не само широката общественост да се запознае с хода на проектите по програмата, но и експертите по публичност от УО и бенефициентите да са в постоянна връзка и когато има нещо важно да се комуникира към обществеността, то да бъде своевременно показано. За целта се поддържа постоянна мрежа на експерти по публичност, която има срещи на 3–4 месеца. Отделно, ежедневна се поддържа връзка по имейл и телефон. Осъществява се директна комуникация и се организират събития за различните целеви групи. Поддържат се официалния интернет сайт на програмата и социалните канали: YouTube, Facebook и Instagram. Стремещт е винаги информацията да се получава навреме – освен специалните, комуникационни кампании и медийни в социалните канали, когато има новина, тя се разпространява винаги и по всичките социални канали, така че да достига до максимално широка публика. Допълнително, два пъти в месеца, се изпраща информация – видео или друг вид информация за хода на определен проект по ОПТТИ. Също така се разпространяват и промоционални рекламни материали, когато има събития.

Провеждат се и обучения за повишаване на квалификацията както на експертите по публичност, така и на другите експерти в УО и при бенефициентите. Всички бенефициенти по програмата съдействат за общите медийни кампании и с участия, и с информация. Специално изрази благодарност и подчерта, че не е имало проблеми с участието на бенефициентите.

От м. декември 2022 до м. юни 2023 г. има активна национална медийна кампания – договори с националните телевизии и радиостанции за разнообразни информационни материали, репортажи, интервюта, анкети и тематични рубрики. Очаква се да бъдат произведени общо 32 материала, средно с продължителност три минути. Освен в телевизионен ефир, тези материали се разпространяват и в допълнителни комуникационни канали (уебсайтове, YouTube канали, TikTok).

Беше изказана специална благодарност на госпожа Анес Монфре, която редовно споделя материалите на нейната Twitter страница. Това е особено важно, защото Twitter е медия, която в България не е много популярна, но пък в Европейския съюз и в САЩ е доста популярна. Така че това е един допълнителен канал за ОПТТИ. С материалите се цели да се представи и че проектите се правят от хора за хора, и че те имат положителен ефект върху живота на обществото.

Накрая бе представено видео, изготвено специално в чест на Международния ден на жената, с участието четири жени от бенефициентите. Като стремещт е да се покаже човешкото лице на проектите .

Членовете на Комитета бяха приканени да се свържат с екипа на УО с предложения – не само за информация и публичност, но и за всякакви идеи относно програмата.

ОДОБРЯВАНЕ НА МЕТОДИКА И КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР НА ОПЕРАЦИИТЕ/ПРОЕКТИ ПО ПТС 2021-2027

Г-жа Ивета Колева (началник отдел „Програмиране“, УО на ПТС) представи на кратко Методиката и критериите за подбор на операции от Управляващия орган на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и отбеляза, че УО е подготвил 8 процедури за подбор на операции за директно предоставяне:

- 2021BG16FFPR001-1.001 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа – Инвестиционни проекти“
- 2021BG16FFPR001-1.002 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа – Техническа помощ“
- 2021BG16FFPR001-2.001 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки – Инвестиционни проекти“
- 2021BG16FFPR001-2.002 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки – Техническа помощ“
- 2021BG16FFPR001-3.001 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“
- 2021BG16FFPR001-4.001 „Интермодалност в градски условия“
- 2021BG16FFPR001-5.001 „Техническа помощ“
- 2021BG16FFPR001-5.001 „Бюджетни линии“

Процедурите са по 5-те приоритета по програмата и в допълнение на тези осем процедури се разработват още две, които ще бъдат обявени есента на 2023 г. Допълнителните две процедури ще са чрез конкурентен подбор. Те са за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива и за подпомагане на интермодални оператори.

Информира, че по методиката и критериите за подбор са получени коментари и препоръки от ДЖАСПЪРС, от Министерство на финансите и от Европейската комисия, които са отразени. Отбеляза че, проектите по процедурите за директно предоставяне ще бъдат оценявани един по един след регистрирането им в ИСУН 2020 и ще бъдат сравнявани единствено с одобрените от КН критерии за оценка. Г-жа Колева допълни, че процесът на оценка, както в предишните програмни периоди (2007-2013 и 2014-2020), първо е за административно съответствие и допустимост, след което се преминава към техническа и финансова оценка. За някои от критериите с помощта на ДЖАСПЪРС се разработва информация, която ще се изисква допълнително от бенефициентите по отношение на икономическия анализ, финансов анализ, анализ на търсенето, процедури по ОВОС, климатична устойчивост, безопасност, предпроектни проучвания и други. Подробна информация за тези критерии ще бъде приложена към насоките за кандидатстване по ПТС.

Продължи с индикативните годишни работни програми (ИГРП), които са за Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и за Програма „Транспортна свързаност“ за 2023 г., с информация за процедурите, които ще бъдат обявени през календарната година. Допълни, че ИГРП са били публикувани в периода 15.02–10.03.2023 г. за обществено обсъждане на единния информационен портал, като са получени становища от НКЖИ и Сдружение „За Княжево“ по Индикативната годишна работна програма на Програма „Транспортна свързаност“. Коментарите на НКЖИ са отразени, а писмото на Сдружение „За Княжево“ е по отношение на Проекта „София – Перник – Радомир“ на НКЖИ, което няма пряко отношение към ИГРП и ще му бъде отговорено допълнително. Обобщавайки, че ИГРП са изпратени на Съвета за координация при управлението на средствата от Европейския съюз (СКУСЕС) към Министерския съвет за разглеждане и приемане, след което ще бъдат предоставени чрез писмена процедура за приемане от Комитета за наблюдение.

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) поясни относно писмото на Сдружение „За Княжево“, че представената позиция не е по проекта, а по едно от техническите решения, които се предлагат за изпълнението на проекта. По е ангажимент въпросът да бъде обсъден с НКЖИ.

Г-н Даниел Попов (представител на Екологично сдружение „За земята“) заяви, че няма възражения и е съгласен с представената методика, но обърна внимание към системата за издаване на оценки за въздействие върху околната среда. Според представители на екологичната общност на неправителствените организации, има много сериозен хоризонтален проблем с екологичните оценки. Даде за пример приетите доклади по ОВОС за Кресненското дефиле по ОПТТИ и за проекта за изграждане на инсинератор в София (по Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г.), чието неизпълнение застрашава изпълнението на съответната приоритетна ос на всяка от програмите. Г-н Попов изрази мнение, че формалното изготвяне на доклад по ОВОС прави проектът по-зрял, но всъщност при редица случаи това не е така, защото самият доклад и решението по ОВОС не са адекватни и те създават огромни проблеми впоследствие, включително риск за цялата ос на програмата. Допълни, че трябва да се обърне много по-сериозно внимание на този въпрос и да се направят всички усилия, за да се подобри системата на ОВОС. Според него управляващият орган следва да е гарант за качество на операциите. Предвид на това предложи от страна на Европейската комисия да бъде поръчан един независим одит на цялата система за изготвяне на доклад по ОВОС. Одитът да бъде проведен в рамките на едни до шест месеца, и да се препоръчат конкретни мерки. Ситуацията с Кресненското дефиле касае и тунела под прохода „Шипка“, където алтернативите на трасето не са разгледани в пълнота. Магистрала „Русе–Велико Търново“ също засяга немаловажни зони от „Натура 2000“. Изрази желание УО да предостави на членовете на КН достъп до документите за определяне на съответствието с DNSH principle - Do No Significant Harm principle (Принципът „Не нанасяй значителна вреда“) за ненарушаване въздействието върху околна среда. Поясни че, тъй като единият от петте компоненти на този принцип е въздействие върху биоразнообразието. Предвид положителната оценка, която имат тези три проекта по ПТС, смята, че оценката не е реална и е необходимо да се идентифицира проблема в началото.

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) обясни, че проблемът не е само в оценката по въздействие върху околната среда. Подчерта, че е споменал в началото, това че българската държава е в процес на преговори за присъединяване

към Организацията за икономическо сътрудничество и развитие. Елемент от тези преговори, е начинът на планиране на инфраструктурата. Предвидено е да се работи по тази тема и с ДЖАСПЪРС. Важен е и въпросът за устройственото планиране. Също, за представяне на проекти за изпълнение по програмите най-напред се гледа тяхната икономическа ефективност и след това се предприема изготвяне на екологична оценка. Понякога се губи поредността на действие при преминаване на различните етапи за включване и стартиране на проектите. По негово мнение, ако ЕК реши да извърши анализ на системата, това би било полезно. Но това следва да се извърши цялостно – и по отношение на устройственото планиране, на икономическата ефективност и на ОВОС.

Даде за пример позицията на Сдружение „За Княжево“, която засяга предложеното трасе на жп проекта, т.е. аспекта за устройственото планиране. Ако едно трасе се промени, то следва да се види и каква ще е цената на тази промяна, дали е технически изпълнимо, дали парите са налични и в какъв времеви период ще може да бъде изпълнено. След като се види кои варианти са изпълними, след това се пристъпва към екологична оценка. За това се търси решение на всички аспекти.

Подчерта, че УО не бяга от отговорност, а напротив, подкрепя позицията да се подобрява качеството. Но е необходимо целия процес да се гледа като се вземат предвид всички аспекти на подготовката.

Г-н Стефан Чайков (Асоциацията на индустриалния капитал в България) изрази мнение, че за да стартира даден проект е необходимо да се гледа и малко логично, а не само екологично. Ако се стигне до там ЕК да прави оценка на системата за издаване на ОВОС в България, то към този анализ би следвало да се представи и колко животински и растителни видове са загубени или запазени в Кресненското дефиле в сравнение с човешките животи, които са загубени докато се водят екологични спорове, откъде да мине магистралата.

Г-н Даниел Попов допълни, че когато проблемите се представят, могат да бъдат решени. Даде за пример новите ограничение в Кресненското дефиле, с които са намалели ПТП. Съгласи се с г-н Мартин Георгиев, че проблемът не е само с процедурата по ОВОС, а че цялото планиране има слабости, една от които е пренебрегването на участието на обществеността. Различните алтернативи трябва да бъдат разгледани равнопоставено.

Не бяха отправени други коментари, с което предложения документ бе приет.

Решение 2: КН на ПТС одобри методика и критерии за подбор на операциите/проекти по ПТС

ПРОЕКТ НА НАЦИОНАЛНА КОМУНИКАЦИОННА СТРАТЕГИЯ ЗА ПЕРИОД 2021 - 2027 Г., ПРЕДСТОЯЩИ КОМУНИКАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ ПО ПТС

Г-жа Миглена Белякова (главен експерт в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, УО на ПТС, МТС) започна своето изложение като уведоми присъстващите, че презентацията е изготвена във връзка с изискването на регламента за предоставяне на информация пред членовете на КН за планирани комуникационни дейности по програмите. Представи годишния план за дейностите (ГПД) на ОПТТИ за 2023 г., който е утвърден от дирекция „Централно

координационно звено“ в Министерски съвет. ГПД за 2023 г. съдържа няколко ключови дейности, като: поддържане и актуализиране на информацията за изпълнението на оперативната програма на уебсайта на оперативната програма, провеждане на събития и директна комуникация с целените групи, голяма комуникационна дейност по смисъла на Регламент (ЕС)1303/2013, комуникационни кампании, изготвяне на съдържание, управление и поддържане на профили в социални мрежи, разпространение на рекламно-информационни материали, развитие на мрежа на служителите комуникационни експерти от страна на бенефициентите и УО.

„Как работи“ е мотото на текущата комуникационната кампания, провеждана онлайн в профилите на програмата в социалните мрежи You tube, Facebook и Instagram. Под това общо наименование са обединени 10 видеа, които показват невидимата страна на проектите, с цялата им сложност, изпълнявани по ОПТТИ. Всяко видео е с 2 минути дължина, с високо професионално високо ниво на изработка: 2D и 3D анимация, различни видове графики.

Презентацията продължи с представянето на комуникационните дейности по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., които са планирани в няколко основни направления: онлайн комуникация – създаването на нов уеб сайта на програмата, тип „федериран портал“ (това означава, че тези сайт ще бъде по образец и ще е еднакъв за всички оперативни програми); регулярни активности в социални медии, кампании, бюлетин с новини по електронна поща; направление директна комуникация, в което са включени събития за различни целеви групи, като НПО, журналисти и медии, младежи, ученици, студенти, сътрудничество между експерти на УО и бенефициенти чрез функциониращата мрежа на комуникационните експерти; направление производство на съдържание и материали.

Проект на Национална комуникационна стратегия 2021-2027 г. е изпратен до всички членове на КН. Документът е разработен съвместно с комуникационни експерти от други ОП и Централно координационно звено. След приемането на стратегията предстои подготовка, синхронизация и адаптация на документи, отнасящи се до новите изисквания за комуникация и видимост за новата програма. Участниците в заседанието имат възможност да правят предложения и коментари по предложения проект на НКС.

Беше излъчено едно изработено видео от горепосочената кампанията, с което приключва презентацията.

Г-н Мартин Георгиев предложи КН на програмата да съгласува НКС.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) отбеляза, че дейностите по комуникация и публичност по ОПТТИ в сравнение с другите оперативни програми са най-видими и мащабни. Отбелязва добрия подбор на комуникационния микс от медийни канали, както в същото време има и някои предизвикателства при разпространението на информацията през социалните мрежи.

Г-н Павел Савов (Национален съвет за интеграция на хората с увреждания), представител на Националния съвет за интеграция на хората с увреждания, изказа препоръка относно НКС при подготовката на комуникационните материали да се дава възможност същите да бъдат достъпни и за хората с увреждания, и по-специално за хората с увреден слух.

Г-н Георгиев прие препоръката и отбеляза, че същата ще бъде представена като коментар към съгласуването на НКС.

Не бяха отправени други коментари, с което решението бе прието.

Решение 3: КН на ПТС съгласува проекта на НКС за периода 2021-2027 г. със следната забележка: *при подготовката на комуникационните материали да се дава възможност същите да бъдат достъпни и за хората с увреждания, и по-специално за хората с увреден слух.*

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н Мартин Георгиев отново обърна внимание, че приветства предложения по организацията на заседанията на КН, както и в какви детайли да бъде изпращаната предварително информация. За самите заседания дали да бъдат представяни технически детайли по изпълнението на проектите и дали да бъдат организирани посещения на обектите и при бенефициентите.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) в заключение отново обърна внимание на огромния обем от работа, която предстои по приключването на ОПТТИ и амбициите да се завърши основната ТЕН-Т мрежа до 2030 г., както стремежът към по-екологичен транспорт в България (като част от зелената сделка на ЕК и амбициите в тази посока). Също и необходимостта до края на м. май 2023 г. да бъде представено искането за изменение на ОПТТИ.

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

Взети решения на 15.03.2023 г.:

Решение 1: КН на ПТС прие Вътрешни правила за работа на КН на ПТС

Решение 2: КН на ПТС одобри методика и критерии за подбор на операциите/проекти по ПТС

Решение 3: КН на ПТС съгласува проекта на НКС за периода 2021-2027 г. със следната забележка: *при подготовката на комуникационните материали да се дава възможност същите да бъдат достъпни и за хората с увреждания, и по-специално за хората с увреден слух.*

София, 19.04.2023 г.

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

/М. Георгиев/

Проверен от:

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

/Н. Дечев/

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

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

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

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ПТС, МТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС
3. Анита Ангелова, началник на отдел, НТП, МТС
4. Иван Николов, държавен експерт, КПК, МС
5. Цветан Владиков, държавен експерт, КВЕС, МС
6. Екатерина Алексиева, държавен експерт, ЦКЗ, МС
7. Хилми Кушев, държавен експерт, ПТП, МС
8. Весела Данева, директор на дирекция, МФ
9. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
10. Силвана Маринчева, главен експерт, УО на ПРЧР, МТСП
11. Илка Гълъбова, държавен експерт, УО на ИАПО, МОН
12. Албена Мерачева, началник на сектор, УО на ПКИП, МИР
13. Аница Русева, главен сътрудник, ПНИИДИТ, МИР
14. Жаклина Методиева, държавен експерт, УО на ПОС, МОСВ
15. Гьоксел Кошуджу, началник на отдел,ДФЗ
16. Анна Ангелова-Филипова, началник на отдел, УО на Програмата за храни и основно материално подпомагане
17. Росица Гавазова, главен експерт, МВР
18. Галина Василева, държавен експерт, НСИ
19. Виктор Рибарски, главен специалист, КЗП
20. Пламен Петров, юрисконсулт, НСОРБ
21. Стефан Чайков, член на УС на АИКБ
22. Стоян Сираков, представител, БСК
23. Людмил Иванов, член на УС, БТПП
24. Дамян Войновски, представител, КРИБ
25. Виолета Иванова, представител, КНСБ
26. Зоринчо Йорданов, представител, КТ „Подкрепа“
27. Павел Савов, председател на БАРИС, представител на НСИХУ
28. Петя Коралова-Ножарова, представител, БАН
29. Вълко Станев, БХК
30. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
31. Илия Гътовски, Сдружение „Експертен пул България“
32. Илиана Филипова, представител на Сдружение „Агенция за регионално и икономическо развитие“

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

33. Анес Монфре, ЕК
34. Петър Христов, ЕК
35. Спиридон Лякос, ЕИБ
36. Асен Анто, ДЖАСПЪРС
37. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС
38. Станка Рашкова, началник отдел, Сертифициращ орган, МФ
39. Мария Андреева, главен одитор, ОСЕС, МФ
40. Людмила Рангелова, изпълнителен директор, ОСЕС, МФ

41. Орлин Василев, младши експерт, АОП
42. Станислав Стефанов, главен експерт, МС
43. Нели Митева, директор на дирекция , Областна администрация Ловеч
44. Ивайло Хлебаров, представител, Екологично сдружение „За земята“

ДРУГИ УЧАСТНИЦИ

45. Ясен Ишев, Научно-технически съюз по транспорта
46. Ася Георгиева, представител, сдружение “За Княжево“

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

47. Кристиан Кръстев, председател на УС, НКЖИ
48. Мария Генова, заместник генерален директор, НКЖИ
49. Нели Андреева, директор на дирекция, НКЖИ
50. Мирослава Бакалска, ръководител отдел, НКЖИ
51. Надя Николова, ръководител отдел, НКЖИ
52. Златка Петева, директор на дирекция, АПИ
53. Калина Йорданова, АПИ
54. Христалина Бакърджиева, АПИ
55. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
56. Цветелин Миланов, „Метрополитен“ ЕАД
57. Петър Сеферов, генерален директор, ДППИ
58. Анна Натова, директор на дирекция, ДППИ
59. Ивелин Занев, изпълнителен директор, ИАППД
60. Божидар Янков, директор на дирекция, АППД
61. Силвия Агопян, младши експерт, ИАППД
62. Венцислав Иванов, изпълнителен директор ИА“ Морска администрация“
63. Красияна Николаева, началник на отдел, ИАМА

МТС

64. Силвия Кузманова, началник на отдел
65. Нина Беленска, началник отдел
66. Ивета Петрова, началник отдел
67. Майя Стоилова, началник отдел
68. Миглена Белякова, главен експерт
69. Борислав Петков, главен експерт
70. Людмила Алексиева, главен експерт
71. Мая Тодорова, главен експерт
72. Момчил Марков, държавен експерт
73. Ангелина Виденова, главен сътрудник
74. Любомир Саев, главен сътрудник
75. Анна Тенева-Камх, главен експерт
76. Даниела Калайджийска, държавен експерт
77. Димо Димов, държавен експерт
78. Паулина Павлова, главен експерт

79. Свилен Чобанов, държавен експерт
80. Албена Жекова, държавен експерт
81. Настя Маргаритова, главен сътрудник
82. Стефана Петрова, главен експерт
83. Анатоли Гинов, главен сътрудник
84. Мариета Тодорова, държавен експерт
85. Изабела Христова, главен сътрудник
86. Петя Иванова, държавен експерт
87. Радостина Радосова, държавен експерт
88. Галя Хинделова, главен експерт
89. Марияна Стефанова-Тренева, главен сътрудник
90. Пламен Бонев, държавен експерт