



Съфинансирано от ЕС



ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ II ЗАСЕДАНИЕ

8-9.06.2023 г., гр. Бургас

ДНЕВЕН РЕД

08.06.2023

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“

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“

09.06.2023

Изпълнение на дейностите по информация и комуникация

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

Приключване на големите проекти

Представяне на алтернативни проекти и информация за изменение на програмата

Обсъждане и гласуване на изменението на ОПТТИ

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

Ден 1 – 08.06.2023

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН на ПТС и Ръководител на УО на ПТС) откри второто заседание на Комитета за наблюдение по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. и изрази благодарност към участниците в заседанието за извършеното на 07 юни посещение на проектите в гр. Бургас, изпълнявани с помощта на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Напомни, че демонстрираната от ДППИ система VTMS за управление на плавателните съдове по море, е била изградена още по Оперативна програма „Транспорт“, след което е надградена в рамките на ОПТТИ. Г-н Георгиев обърна внимание, че основен фокус на заседанието ще бъде изпълнението и приключването на ОПТТИ, както и че в рамките на срещата дистанционно участие ще имат представители на Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ към Европейската комисия във връзка с обсъждането на темата за „Коридорите на солидарността“. В рамките на направените посещения на пристанище Бургас е представен и проектът за драгирането, който предстои да бъде включен в обхвата на ОПТТИ.

Г-н Георгиев предложи във връзка с участието на г-н Ален Барон от ГД „Мобилност и транспорт“, първо да бъдат представени проектите с бенефициенти ДППИ и ИАПД, след което заседанието ще продължи с пътните проекти на АПИ. Уточни, че в рамките на двата дни на заседанието предстои да бъдат обсъдени предстоящи идеи за сътрудничество с ЕИБ. Думата бе дадена на г-жа Анес Монфре - началник на отдел „Румъния, Унгария и Словения“ в ГД „Регионална и селищна политика“ на ЕК.

Г-жа Анес Монфре (ГД „Регионална и селищна политика“, Европейска комисия) представи своя екип – г-жа Милена Новакова – новият член в екипа на регионалната политика за България и г-н Петър Христов, който също следи изпълнението на ОПТТИ и ПТС. Акцентира, че е важен фактът, че след срещата в Стара Загора през м. ноември 2022 г., сега заседанието също се провежда извън София – в гр. Бургас. Регионалната и Кохезионната политика целят именно намаляване на разликите между регионите – това е една от основните мисии и на Споразумението за партньорство 2021-2027 г. – 50% от финансирането по отделните фондове да бъде насочено към трите региона в Северна България. Изрази мнение, че регионът на гр. Бургас вече е получил своите ползи от европейското финансиране и това е било видно в рамките на направените на 07 юни посещения по проектите на ДППИ и НКЖИ. Напомни, че по ОПТТИ остават 6 месеца до края на срока на допустимост на разходите и ролята на УО, бенефициентите и членовете на КН е важна за преодоляването на предизвикателствата, които все още стоят на дневен ред за успешното приключване на програмата. Акцентира, че това са ключови програми в България и трябва да се гарантира, че те допринасят за финализирането на Европейската транспортна мрежа (ТЕН-Т) на територията на страната ни. Обърна внимание, че са усвоени към 70% от средствата по ОПТТИ, и следва да има значителен напредък, за да може да се осигури успешно завършване на проектите. Г-жа Монфре каза, че следва да се изведат поуки и за програмен период 2021-2027 г., който все още не е стартирал пълноценно, като в рамките на втория ден от заседанието ще бъдат обсъдени алтернативните проекти по ОПТТИ, както и фазирането между двете програми за някои от големите инфраструктурни проекти. Обърна внимание, че е много важно да се избягват рискови проекти за включване в ОПТИ, тъй като трябва да се гарантира, че те ще бъдат реализирани до 31 декември

2023 г. Обясни, че Европейския парламент и Съветът ще имат възможността да пренасочат неусвоените средства към REPowerEU (план на ЕС във връзка със смущения и затруднения на световния енергиен пазар) и затова призова бенефициентите да заложат на проекти, които е сигурно, че завършат до края на 2023 г. и съответно препоръча оставащият ресурс по ОПТТИ да бъде пренасочен.

Г-н Мартин Георгиев разясни, че по отношение на мярката SAFE (подкрепа на уязвими домакинства, които са най-засегнати от високите цени на електроенергията) водещите институции са: Централното координационно звено към Министерския съвет и Министерството на иновациите и растежа. Съответно водят се разговори, следи се ситуацията с реализирането на транспортните проекти по ОПТТИ и усвояването на средствата по програмата, и в случай, че се стигне до лош сценарий на изпълнение и останат много свободни пари, то тогава вече би следвало да се пристъпи към изменение на ОПТТИ, което ще бъде гласувано по определените процедури от КН.

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

Г-жа Анна Михнева-Натова (ДППИ) изрази благодарност към участниците, които са посетили проектите на ДППИ в гр. Бургас и са видели както изпълнените дейности по ОПТТИ, така и проектите, които се подготвят за изпълнение. За участниците от ГД „Мобилност и транспорт“, информира, че в рамките на презентацията ще бъде представено кратко видео с постигнатия напредък по проектите на ДППИ.

Г-жа Натова започна с представянето на проекта, който е предложен за финансиране по „Коридорите на солидарността“ - „*Капитално драгиране – басейн маневрена зона, Терминал 2А и пристанищен терминал Бургас Запад*“. Обявена е процедура за избор на изпълнител по Закона за обществени поръчки и се подготвя формуляр за кандидатстване за предоставяне на БФП (безвъзмездна финансова помощ). Очакваните разходи до края на 2023 г. са 24 млн. лв., като се планира проектът да бъде изпълнен в две фази – първата в рамките на ОПТТИ и втората по ПТС. Проектът е свързан с изграждането на ново кейово място в пристанищен терминал Бургас Запад, който се предвижда да приема много нови и по-големи кораби. С изпълнението на този проект ще се допринесе за успешното изпълнение на проекта „REBIRTH 28“ (за построяване на ново корабно място) на БМФ „Бургас“, финансиран по Механизма за свързване на Европа.

„*Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна*“ е уникално съоръжение, което трябва да бъде рехабилитирано, особено в контекста на новата геополитическа обстановка в Черно море. Този комплекс ще играе ключова роля за приемане на нов товаропоток. Планира се да се рехабилитира вътрешната пътна мрежа и паркинга в комплекса, както и да се ремонтира претоварният пункт и цехът за смяна на талиги. Изготвени са документите за провеждане на процедурите за избор на изпълнители по ЗОП. Очакваните разходи до края на 2023 г. са 13 млн. лв. Г-жа Натова показва снимки от Фериботния комплекс, на които се вижда голям брой камиони на паркинга, които чакат да бъдат качени на кораб към Батуми, Грузия.

Информира за проектите в процес на изпълнение по Приоритетна ос 5 на ОПТТИ, в т.ч. „*Осигуряване на техническата помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период*“. Стойността на БФП по проекта е над 2,6 млн. лв. със срок за изпълнение до края на м. октомври 2023 г. Приети са 4 бр. подготвени

анализи „разходи-ползи“, приети са 5 бр. предпроектни проучвания и е възложено изпълнението на още 3 бр. Целта на проекта е подготовката на девет индикативно избрани приоритетни проекти, които ще кандидатстват за финансирани по ПТС 2021-2027 г.

В ход е и изпълнението на дейностите по проектите „Техническа помощ за изграждане на мултимодална транспортна платформа в Пристанище Русе и подобряване на връзките му с хинтерланда“ (предоставената БФП е 312 хил. лв.) и „Техническа помощ за изграждане на брегово захранване с електричество на кораби в българските речни пристанища Русе, Видин и Лом“ (предоставената БФП е 586 хил. лв.).

В рамките на направеното посещение на 8 юни на трафик кулите, е бил представен нагледно финансиранят по Приоритетна ос 4 на ОПТТ проект за внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM - PCS). Проектът е на стойност около 9 млн. лв. и е в заключителна фаза, като системата се тества.

Завърши презентацията с информация за подготвяните за финансиране по ПТС проекти на ДППИ. Най-голяма готовност има проектът, свързан с превенция от наводнение на гр. Лом и Терминал Лом, чрез реконструкция на Източен кей. Също така се работи по проектното предложение за внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за баластни операции, както и за внедряване на иновативни високочестотни системи радары за осигуряване на непрекъснато наблюдение в реално време на някои хидрологични параметри. Подготвя се и проектът за увеличаване на капацитета на пристанище Варна, чрез изграждане на едно ново кейово място.

Г-н Мартин Георгиев благодари на г-жа Натова и даде думата на представителите на ГД „Мобилност и транспорт“ към ЕК.

Г-н Ален Барон (ЕК) изрази съгласие с г-жа Натова, че проектът за „Капитално драгиране – басейн маневрена зона, Терминал 2А и пристанищен терминал Бургас Запад“ наистина е пример за добра синергия с другите проекти в пристанище Бургас Запад и изрази мнение, че идеята да се използват средства по ОПТТИ за извършаване на дейности по проекта като цяло е добра. В тази връзка зададе въпрос - тъй като проектът вече е доста зрял и е оценено, че до 50% от средствата ще бъдат усвоени до 2023 г., то каква ще бъде фазата на проекта в следващия програмен период? Тази информация е важна от гледна точка на осигуряването на паралелното му изпълнение с финансираня по МСЕ проект. Г-н Барон каза, че като цяло ГД „Мобилност и транспорт“ подкрепя този проект за извършване на капитално драгиране.

Продължи със следващото предложение на ДППИ относно Фериботен терминал Варна. Зададе въпрос дали правилно е разбрал, че това е проект, който има за цел да създаде връзка с фериботи, които прекарват камиони. Поясни, че при проведените през м. януари 2023 г. първи обсъждания на проекта е останал с впечатлението, че фериботният терминал е за влакове и в следствие е разбрал, че идеята е да се подобри инфраструктурата в района като се създадат паркоместа за камиони, където те да изчакват за ферибота.

Г-н Барон изрази одобрение и за представените проекти за техническа помощ за изграждане на брегово захранване с електричество, което е много важно тъй като следва да се развива достъпът до електрозахранване на пристанищата. Системата за електронен обмен на информация, която предстои да бъде въведена в експлоатация, също е пример за добър проект. Постави въпроса, как се планира в бъдеще да бъде поддържана тази система, както и дали ще бъдат използвани средства по ПТС 2021-

2027. Изрази интерес и към планираните проекти по ПТС за подобряването на мултимодалността по р. Дунав и в морските пристанища.

Г-н Мартин Георгиев благодари и отговори на първия въпрос на г-н Барон относно това какво се планира да бъде изпълнено по ОПТТИ и какво по ПТС от проекта за капиталното драгиране в пристанище Бургас Запад. Напомни, че „Коридорите на солидарността“ ще са допустим разход по ОПТТИ, като се очаква ДППИ да сключат договор с избрания изпълнител за извършване на драгирането, след което ще подадат формуляр за кандидатстване за финансиране по ОПТТИ, когато вече ще имат ясен план какво може да бъде завършено до края на 2023 г. по ОПТТИ и съответно какво ще се прехвърли за изпълнение по ПТС 2021-2027 г. По отношение на фериботния комплекс Варна, г-н Георгиев поясни, че той не е елемент от „Коридорите на солидарността“ и колегите от ДППИ ще дадат повече подробности за него. За проекта за Port Community System г-н Георгиев разясни, че той е почти завършен.

Г-жа Анна Натова се съгласи с казаното от г-н Георгиев и допълни, че по отношение на проекта, свързан с фериботния комплекс Варна, може би не е представила ясно нещата и наистина дейностите по него няма да се финансират по линия на „Коридорите на солидарността“. Каза, че са запознати със становището на ЕК по тази тема. Разясни, че към момента всички украински пристанища в Черно море са затворени, съответно няма трафик и превози от украински черноморски пристанища към българските пристанища, за да бъде използван този фериботен комплекс. В тази връзка рехабилитацията е свързана с бъдещата ключова роля на фериботния комплекс за поемане на бъдещите товари от коридора, който свързва Средна Азия с Каспийско и Черно море и Европа. По отношение на това дали ще се превозват вагони или камиони, г-жа Натова обясни, че ферибръзката е с кораби, които превозват вагони, като съответно и отсрещната страна - трябва да има такава инфраструктура. Към момента с ферибота се превозват повече тирове. Целта на проекта е да се рехабилитира този комплекс, за да е готов в бъдеще да поема товари и от Украйна.

По отношение на Port Community System г-жа Натова потвърди, че по проекта се е работило през изминалите две години, в момента системата се тества и се очаква той да бъде завършен през м. октомври 2023 г.

Г-жа Натова отговори и на въпрос на г-н Георгиев относно това кога се планира да бъде приключено драгирането в пристанищен терминал Бургас Запад, като каза, че в зависимост от това кога бъде сключен договърът с избрания изпълнител ще бъдат ясни и конкретните срокове. Предварителните прогнози показват, че проектът ще бъде изпълнен през 2024 г

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

Г-н Ивелин Занев (изпълнителен директор на ИАПД) представи проектите на Агенцията за проучване и поддържане на река Дунав, както тези в процес на изпълнение, така и планираните по ПТС. Стартира с проектът, който е във финален етап - „Подобряване на навигационната обстановка по река Дунав чрез доставка на хидрографско оборудване“, чиято цел е да се обнови остарялото хидрографско оборудване на хидрографния катамаран „Дунав 1“ като се достави нов многолъчев ехолот и лазерна радарна система за изобразяване на бреговете и речното легло. Това оборудване ще подпомогне работата при сканиране на речното дъно и ще предостави 3D визуализация на дъното. По този начин ще се подобри проучвателната и хидрографска дейност в общия българо-румънски участък на

реката. Има сключен договор с изпълнител срокът за доставка е 4 месеца. Очаква се до края на м. октомври 2023 г. ИАППД да разполага с обучен персонал, а техниката да е монтирана и да работи.

Г-н Занев продължи с планираните по ПТС проекти, в т.ч. ремонт на оперативния кей в лимана на ИАППД с индикативна стойност на проекта от 9 млн. лв. Кейовата стена е построена за нуждите на първата захарна фабрика в града, завършена е през 1908 г. Бяха представени снимки, на които се вижда съществена корозия.

Другият проект, който се планира за изпълнение по ПТС е „Закупуване на самоходно драгажно оборудване, тип „смукачка“. Индикативната му стойност е около 15 млн. лв. Целта на този проект е да подобри възможностите на ИАППД за удълбочаване и поддържане на изискванията за безопасно корабоплаване в р. Дунав.

В заключение, г-н Занев информира, че на 08 юни в гр. Русе е сформиран конвой, който на 09 юни потегля към района на остров Батин, където ще извърши удълбочаване с драгиращата техника, закупена със средства по ОПТТИ.

Г-н Барон благодари за презентацията на проектите на ИАППД, като прояви интерес към допълнителното закупуване на драгажна техника и изрази мнение, че наистина има нужда от увеличаване на оборудването за поддържането на плавателния път по р. Дунав особено в контекста на климатичните промени. Отправи въпрос дали в допълнение на новата техника ИАППД планира увеличаване на екипа си за работа с нея и на бюджета си в тази област.

Г-н Занев каза, че ИАППД винаги взима под внимание капацитета и възможности на агенцията, когато планира закупуване на нови плавателни средства. Доказателство за това е, че при получаването на последното драгажно оборудване по ОПТТИ, старото такова е било извадено от употреба. Съответно се планира трансформиране на настоящия екипаж, с който ИАППД разполага, при получаването на новата смукателна драга по ПТС 2021-2027 г. Г-н Занев спомена, че не изключва идеята и за осигуряване на допълнителни средства за наемане на нов персонал.

Г-н Мартин Георгиев сподели, че от опита с бенефициента ИАППД, който имат до момента от изпълнените от тях проекти по ОПТ и ОПТТИ, агенцията винаги се справяла добре и в срок с поставените задачи. Изрази мнение, че не би следвало да има проблем с бюджетирането по експлоатацията на тези съдове. Обърна внимание, че наистина някои от плавателните съдове на агенцията действително са много стари и разходите за тяхната експлоатация са много по-големи, отколкото на нова техника. Обобщил, че като цяло състоянието на навигацията по р. Дунава се подобрява и от ИАППД са преценили възможностите си по отношение на новото оборудване.

Г-н Барон благодари отново на ДППИ и ИАППД за направените презентации, като обобщил че представените проекти са много интересни и подпомагат за това да се добие ясна представа какво се планира в този сектор и как се допълват отделните проекти. Относно фериботния комплекс Варна препоръча да бъде ясно презентирано каква ще е икономическата полза от него за България, но като цяло обърна внимание, че проектът се отнася за връзката с Грузия по море, а „Коридорите на солидарността“ са насочени към връзката между Украйна и държавите-членки на ЕС. И в тази връзка не счита, че е подходящ за финансиране по тази линия.

Г-н Мартин Георгиев благодари за дистанционното участие в днешното заседание на г-н Барон, както и за подкрепата, която ГД „Мобилност и транспорт“ и

в частност координаторът по коридора „Рейн–Дунав“, оказват на българските институции в хода на подготовката и изпълнението на речните и морски проекти.

Във връзка с казаното в началото на срещата от г-жа Монфре относно инвестициите в Северозападна България, г-н Георгиев отправи предложение към бенефициентите, при изготвянето на техните презентации да включват информация и за това, в коя част на България е направената инвестиция. Даде пример с ИАПД, че предвид местоположението на р. Дунав, речните проекти на 100% допринасят за увеличаване на инвестициите в Северна България.

Г-н Георгиев отново акцентира, че инвестициите в останалите части на страната също са от изключителна важност за местното население, както е станало ясно от посетените през деня обекти по ОПТТИ в гр. Бургас. Напомни, че планираният за финансиране по ОПТТИ проект за драгиране в пристанище Бургас Запад реално много добре допълва стартираните вече дейности с проекта „REBIRTH 28“ по Механизма за свързана Европа. Изрази надежда, че инвестициите и по двете програми ще доведат до увеличаване на трафика през пристанището, съответно следва да се помисли и за осигуряване на качествена свързаност към основната мрежа

Вълко Станев (Български Хелзински Комитет) постави въпрос относно рисковете от неизпълнението на представените нови проекти за пристанищата във Варна и Бургас в оставащите 6 месеца и 3 седмици по ОПТТИ.

Г-н Мартин Георгиев отново обясни, че кандидатстването на тези проекти за финансиране по ОПТТИ изцяло зависи от това кога ще бъдат сключени договорите с избраните изпълнители за извършването на основните дейности по тях. Едва тогава ще има по-голяма яснота какво може да бъде изпълнено и усвоено като средства по ОПТТИ.

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

Думата бе дадена на **г-жа Мария Генова (Заместник-генерален директор на НКЖИ)**

За модернизация на жп участък „*Елин Пелин – Костенец*“ техническият напредък е към 20%, като има неприключили отчуждителни процедури. Очаквано приключване на проекта – края на 2024 г. За трите обособени участъци, първият от които е на 29%, се извършват дейности по изграждане на тунели.

За лот 2 – земни работи, изместване на пресичания с други инфраструктури. Физическият напредък е 9%.

В последния участък от проекта се работи по тунелните съоръжения, изграждат се временни пътища. Напредъкът е 15%.

Допълни, че в рамките на проекта е заложена и модернизация на тягови подстанции Казичене и Ихтиман, като за тягова подстанция Ихтиман все още работният проект е в процес на одобрение, след което ще се процедира издаване на разрешение за строеж. За тягова подстанция Казичене действието на договора е спряно до отстраняване на възникнали проблеми касаещ присъединителен електропровод.

За проект „*Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас*“, фаза 2 разясни, че техническият напредък към момента е 50%, изпълняват се дейности по сигнализация и телекомуникация и дейности по проектиране и изграждане на надлези, като към момента вече има въведени в експлоатация съоръжения.

За жп. участък „Оризovo – Михайлово“ липсва разрешение за строеж за тунелното съоръжение. Очаква се в рамките на четири месеца да бъде издадено.

За жп. участък „Ямбол – Зимница“ при гара Завой се извършва оценка на подадените оферти от кандидатите.

Проект „Модернизация на железопътния участък Волуяк – Драгоман“ е с техническият напредък 6% и се предвижда да бъде фазиран.

По проекта за подстанции Варна, Разград и Русе техническият напредък е 25%.

Относно проект „Рехабилитация на жп. връзки към ТЕН-Т“ има сключени договори и планираният срок за завършване е м. септември 2023 г. в рамките на ОПТТИ.

По Приоритетна ос 1 – техническа подготовка на *проект „Модернизация на линията София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“* напредъкът е 60%. За първия железопътен участък „София – Перник – Радомир“, се очаква през м. октомври 2023 г. да бъде приключен договорът за проектиране с изготвен технически проект – ПУП, технически паспорт и кадастрални карти.

За Железопътен участък „Радомир – Гюешево – граница Република Северна Македония“ има одобрен идеен проект, сключен е договор за оценка на съответствие, разработен е технически проект по част жп. път и дейности по оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.

По Приоритетна ос 3 – „*Реконструкция на гарови комплекси и терминали*“, напредъка е: за гаров комплекс Подуене - 100% и е издадено разрешение за ползване на обекта. При гаров комплекс Искър - 95%. Гаров комплекс Казичене, също е изпълнен на 100%.

Проектът за *реконструкция на гарови комплекси Карнобат, Стара Загора и Нова Загора*: гаров комплекс Карнобат е изпълнен на 100% и е издадено разрешение за ползване на обекта. За гаров комплекс Стара Загора се очаква окончателно приключване в третото тримесечие на 2023 г.

По отношение на гаров комплекс Нова Загора актуалните разчети показват, че няма да може да завърши преди края на 2023 г. и това е до много голяма степен във връзка с обявяване на гара Нова Загора за културна ценност. Необходимо да се реконструира съществуващата, за да се изпълнят изискванията за културна ценност.

По Приоритетна ос 4 по проект „*Проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа*“ има изпълнение на разработка на системата за управление на влакова работа, внедряването в тестова среда, тестване на системата, договор за интеграция с ГИС и със системата за механични вагонни везни с електронни датчици и видеонаблюдение.

По отношение на проектите, които са включени в Програма „Транспортна свързаност“(ПТС) – модернизацията на железопътен участък „*Елин Пелин – Костенец*“, фаза 2, разясни, че част от проекта ще се изпълни по ОПТТИ – 34% (като финансово изражение), а другата част по ПТС - 66%,

За рехабилитация на железопътната линия „Пловдив–Бургас“, фаза 2, съотношението е 59% по ОПТТИ спрямо 42% по ПТС.

Модернизация на железопътен участък „Волюяк – Драгоман“, 32% изпълнение по ОПТТИ и 68% по ПТС.

Отчетите сочат необходимост и от фазиране на проектите за модернизация на ТПС Варна, Разград и Русе с изпълнение по ОПТТИ – 51%, и 49% изпълнение по ПТС.

Гарови комплекси Стара и Нова Загора. Стара Загора ще бъде напълно завършена до края на 2023 г., Нова Загора – частично, като реконструкцията на новата гара ще трябва да бъде фазирана в следващата програма.

Инвестиционни проекти, планирани за изпълнение по ПТС са: „Модернизацията на железопътен участък „София – Перник“ с индикативна стойност 632 млн. лв. с период на изпълнение 2025-2029 г.; железопътен участък „Перник – Радомир“, на стойност 405 млн. лв. с период на изпълнение 2024-2029 г. и железопътен участък „Гюешево до границата с Република Северна Македония“ на стойност 65 млн. лв. и срок за изпълнение 2024-2029 г.

За следващият инвестиционен проект планиран за изпълнение по ПТС - „Развитие на железопътен възел Пловдив“, фаза 2, разясни, че това са дейностите, които са извън обхвата на възел Пловдив, който се изпълнява със средства по Механизма за свързване на Европа(МСЕ): Пловдив – Филипово и Пловдивско дере, включително гара Филипово по маршрута на така наречената градска железница на Пловдив.

Други инвестиционни проекти са изграждане на железопътната връзка с летище Бургас.

Към момента се изпълнява проект за техническа помощ със средства по МСЕ с индикативна стойност 103 млн. лв. и период за изпълнение 2025-2027 г.

По отношение на връзката с летище Пловдив има изготвени предпроектни проучвания. Индикативна стойност 44 млн. лв. и период за изпълнение 2025-2027 г.

Относно проекта за развитие на железопътни възли Русе, Варна и Горна Оряховица – планира се да бъде изпълнен по ПТС, както за техническа помощ така и за строителство. Техническата помощ е с индикативна стойност 23 млн. лв., изготвен е технически проект, ПУП, ОВОС и съпътстващи дейности. Строителство се очаква да се изпълни в периода 2026-2029 г. с индикативна стойност 295 млн. лв.

Други планирани проекти за техническа помощ за изграждане на интермодали в рамките на ПТС са:

Интермодален терминал София с индикативна стойност 5 млн. лв.

Интермодален терминал Горан Оряховица с индикативна стойност 2 млн. лв.

Интермодален терминал Видин с индикативна стойност на проекта 3,5 млн. лв.

По отношение на Проекта за реконструкция на ключови гарови комплекси по железопътната линия „София – Перник – Радомир“, разясни, че към момента в НКЖИ се изготвя документация за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител за гари Перник и Радомир. Очакваното обявяване на процедурата е най-късно до средата на месец юли 2023 г.

Основните ползи от реализацията на инфраструктурните и железопътни са: развитие на свързани индустрии и по-бърз и добър достъп до услуги, нова и модернизирана инфраструктура, намалени вредни емисии, повишена безопасност при пътуванията спрямо ползвателите на железопътната инфраструктура, намалено

времетрауване, намаляване на разходите за пътуване, по-високи скорости, увеличен капацитет, мултиmodalна съвместимост и високо ниво на сигурност и транспортиране на товари.

Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН, МТС) благодари и допълни, че гара Стара Загора е на финален етап поет и се планира посещение с представителите на ЕК през есента на 2023 г.

За гарата в Нова Загора помоли за уточнение дали промените в новия проект за гарата ще имат влияние върху „Пловдив-Бургас“.

За жп връзката към Деве баир/границата със Северна Македония препоръча да се видят възможни варианти за финансиране, защото няма възможност такава сума да бъде осигурена по програмата.

По отношение на участъка София – Перник – Радомир следва да се вземе решение какво е целесъобразно да бъде изпълнено от ПТС.

Г-жа Мария Генова поясни, че по отношение на завършване за гаров комплекс Стара Загора фактическото завършване ще бъде до началото на м. август 2023 г. Увери, че гаров комплекс Стара Загора ще бъде готов и може да бъде посетен от представителите на ЕК през м. септември 2023 г.

По отношение на гара Нова Загора се прави всичко възможно изпълнителят за сигнализация и телекомуникация да няма пречки и да довърши дейностите си.

По отношение връзката към Деве баир, се работи в посока за това, което УО е препоръчал.

Г-н Вълко Станев (БХК) коментира, че всички железопътни прелези трябва да бъдат премахнати, с което броят на инцидентите на тези конфликтни точки да бъде нула.

Г-жа Мария Генова поясни, че в изпълнението на проект „Пловдив – Бургас“, фаза 2, са заложени премахвания на близо 30 пресичания на съществуващата железопътна линия, които да бъдат заменени с пресичания на две нива.

Г-н Станислав Стефанов (АМС): попита дали бюджетът на проектите в ос 1 на ПТС е този, който е предвиден първоначално, предвид предстоящото фазиране на проекти на НКЖИ от ОПТТИ.

Г-жа Мария Генова поясни, че фазирането от ОПТТИ ще бъде отразено и в ПТС.

Г-н Добромир Добрев (кмет на община Горна Оряховица) предложи да се представи дела на инвестициите от ПТС а в Северна и в Южна България. По ОПТТИ инвестициите основно са били в Южна България.

Г-жа Мария Генова прие предложението и обърна внимание, че инвестиционните инициативи от страна на НКЖИ са насочени, както по Плана за възстановяване и устойчивост, така и по ПТС и в Северна България.

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

Г-жа Златка Петева (директор на дирекция, АПИ) представи изпълнението на проектите по ОПТТИ, както и статуса на проектите по Програма „Транспортна свързаност“.

Проекти, включени в Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

Г-жа Петева започна презентацията си с проектите по Програма „Транспортна свързаност“:

- ❖ **АМ „Русе-Велико Търново“** - с изграждането на автомагистралния път ще се облекчи товаропотокът и се очаква съществено намаляване на пътнотранспортните произшествия, които възникват по съществуващия път I-5.
- ❖ **„Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка – Фаза II“**. Трасето на проекта е част от основната Трансевропейска транспортна мрежа и е възлова точка при движението на транспортните потоци в посока Север-Юг. Чрез него ще се осъществява преминаването през Стара планина в Централната част на България.
- ❖ **Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**. Участъкът е последния лот, който предстои да бъде изграден за цялостното завършване на трасето на автомагистралата. Проектът е бил включен в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, но поради невъзможност да бъде изпълнен в програмния период и имайки предвид неговата значимост, същият е включен в новата Програма „Транспортна свързаност“.

Беше представена подробна информация за трите проекта по ПТС, както следва:

- ❖ **Автомагистрала „Русе – Велико Търново“**
 - В края на 2022 г. са подписани договорите за проектиране и строителство на участъците от Русе до Бяла и обхода на Бяла, на обща стойност малко над 1 844, 3 млн. лв. с ДДС.
 - Подписани са и договорите за строителен надзор. На 19 декември 2022 г. стартира изпълнението на договорите за двата участъка.
 - Към момента се изготвят техническите проекти, както за участъка от Русе до Бяла, така е за обхода на Бяла. Срокът за проектиране на първия е 540 дни, а на втория е 480.
 - За инвестиционното предложение е издадено решение по ОВОС през 2018 г. Засегнатите от проекта защитени зони са седем.
 - Във връзка с необходимостта за определяне на специфични консервационни цели на Министерството на околната среда и водите е възложено разработване на същите. Към настоящия момент те са публикувани на сайта на МОСВ и са в проект на обществени обсъждания. Предстои тяхното разглеждане и приемане.
 - Изготвено е прединвестиционно проучване още през 2012 г. Идейният проект е от 2020 г. През изминалата година беше одобрен и подробният устройствен план за участъците от Русе до Бяла и обхода на Бяла. Заповедта за одобряване влезе в сила на 3 ноември 2022 г., с което стартира и отчуждителната процедура. Към момента се изготвят оценителни доклади и предстои провеждане на цялата процедура.
 - Предвиждат теренното обезпечаване на двата участъка да се изпълнява паралелно с изготвянето на техническия проект. Приоритетно се работи по стартиране на строителството в един приблизително 6-километров участък, за който се очаква до края на септември да има издадено разрешение за строеж. Срокът за изпълнение на строителството за първия участък е 70 месеца, а за втория 60 месеца.

- Участъкът от Бяла до Велико Търново - предстои обявяване на обществена поръчка за изготвяне на технически проект и последващо строителство. Не е включен в предложенията на АПИ, които да получат финансиране по Програма „Транспортна свързаност“.

❖ **„Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка – Фаза II“**

- Дължина на трасето – 10,5 км;
- Първата фаза от проекта е завършена със средства по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. и държавния бюджет;
- Тунелът под връх Шипка ще е с дължина около 3,2 км;
- Сключен е договорът за проектиране и строителство, както и договора за консултантска услуга – м. юни 2022 г.;
- Стартира изготвянето на техническия проект, но поради установени пропуски в изходните данни като недостатъчен обхват на предвидените и отчуждени територии в ПУП, срокът за проектиране е бил удължен. Предвижда се промяна на ПУП, с което срокът се удължава с около 6 месеца.
- За проекта е налично и влязло в сила решение по ОВОС от 2012 г. Същото е обжалвано и влязло в сила пред 2014 г. През м. ноември 2018 г. Агенция „Пътна инфраструктура“ е процедираше проекната документация за тунела под връх Шипка пред компетентния орган. Получено е становище, че реализацията на тунела под Шипка няма да окаже отрицателно въздействие върху защитените зони и не е необходимо провеждане на нова процедура по реда на Глава втора от Наредбата за оценка на съвместимост.
- Становището на МОСВ относно екологичната оценка на Програма „Транспортна свързаност“ съдържа мерки и условия за изпълнение на проекта. Там е написано да се извърши допълнителна оценка за преминаване на трасето на проекта през територията на Природния парк „Българка“, включващ защитените зони за опазване на диви птици и природни местообитания. Тези дейности следва да се реализират след като бъдат определени конкретните цели и мерки за опазване на защитените зони, както и след приемане на Плана за управление на Природен парк „Българка“.
- С решение от м. февруари 2023 г. Административният съд на София отхвърля Решението на Министерския съвет от 2021 г., с което е бил одобрен Планът за управление на Природен парк „Българка“. Решението на Административен съд – София-град, е обжалвано пред Върховния административен съд. Делото е насрочено за м. ноември 2023 г.
- През м. февруари 2023 г. са разработени и публикувани на сайта на МОСВ за обществени обсъждания специфични и подробни природозащитни цели за трите защитени зони от мрежата „Натура“. Към момента върви процедурата по приемането им.
- Продължават да се изпълняват дейностите по подготовка на техническия проект. Изграждането на тунела ще позволи между Северна и Южна България да се стига за около 30–35 минути, в сравнение с настоящите около час.

❖ **Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**

- С решение по ОВОС от 2017 г. се одобрява осъществяване на инвестиционното предложение по Източен вариант Г10.50. Посоченото решение е обжалвано по съдебен ред от две физически лица и една неправителствена организация. С решение на ВАС жалбите са отхвърлени. Съдебното решение е влязло в сила на 23 май 2018 г. и е окончателен съдебен акт, който подлежи на изпълнение.
- През 2019 г. е разработен формуляр за кандидатстване за финансиране по настоящата оперативна програма. Формулярът за кандидатстване е подаден към ЕК през август 2019 г., получени са констатации. Основната констатация е, че не са определени специфични подробни природозащитни цели за двете засегнати от проекта защитени зони от мрежата „Натура“. Поради недостатъчното време за отстраняване на констатациите през м. януари 2020 г. формулярът за кандидатстване е бил оттеглен. МОСВ възлага изработването на тези цели. Целите са одобрени през м. октомври 2022 г.
- Необходимост да се извърши анализ на съответствието на изводите от Доклада за оценка на степента на въздействието на проекта с определените специфични цели за двете защитени зони. По този повод м. януари 2023 г. МТС възлага на експертен екип изпълнението на тази задача.
- От страна на МТС е представен на АПИ предварителен анализ, който показва, че най-екологосъобразен е вариант Източен Г10.50. Подготвеният анализ е в процес на консултации със звеното за техническа помощ ДЖАСПЪРС. Последният вариант на анализа е изпратен на 5 май. От страна на ДЖАСПЪРС са получени указания на 16 май и е проведена последваща среща. След като бъде финализиран анализа и бъдат отразени корекциите, ще бъде представен на ДЖАСПЪРС, а след това на службите на Европейската комисия.
- На 5 април 2023 г. АПИ е уведомила компетентния орган по околна среда за инвестиционното предложение - Оптимизация на трасето на Автомагистрала „Струма“ за фазата на идейния проект. Посочените промени, които са възникнали след постановяването на решението по ОВОС, се разглеждат и в момента се провежда процедура по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда и водите.
- На 6 април 2023 г. Агенция „Пътна инфраструктура“ е подписала договори с избраните за проектиране и строителство изпълнители за двата участъка. В изпълнение на решение на МС договорите са анексирани.
- На 16 май е дадено начало за изпълнение на етап от единия договор. Това са три пътни връзки от пътен възел Кресна. В момента е изпълнен и въведен в експлоатация част от този пътен възел в рамките на финансираня по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Лот 3.3.

- С изграждането на трите пътни връзки се доизгражда възела и се осигурява безконфликтно и безопасно движение на пътните транспортни средства по направлението София – Кулата.
- Доизграждането на пътния възел и функционирането му в пълен обхват не предопределя трасето на Лот 3.2.
- В рамките на Лот 3.2 предстои завършване на предварителните и подготвителни дейности - временните мерки за смекчаване на въздействието на трафика върху дивите животни и повишаване на пътната безопасност в Кресненското дефиле.

Проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

- ❖ **Автомагистрала „Струма“, ЛОТ 3.1, лот 3.3 и тунел „Железница“**
 - Лот 3.3 Кресна-Сандански – завършен и въведен в експлоатация;
 - Строителството на тунел „Железница“ е приключено, а останалите участъци в проекта са в значително напреднала фаза на изпълнение.
- ❖ **Автомагистрала „Европа“ от км 15+500 до км 48+903**
 - Около 50% от трасето е изградено и въведено в експлоатация, а в останалата част от участъка е стартирало изпълнението на строително-монтажни работи.
- ❖ **Обходен път на гр. Бургас**

Финансово изпълнение на проектите по ОПТТИ

Общата сума на безвъзмездната финансова помощ е приблизително 862 млн. лв. Договорените средства с изпълнители са 899 млн. лв., а разплатените по проектите средства са около 92 % от средствата по сключените договори. Стойността на безвъзмездната финансова помощ е по-малка от стойността на сключените договори поради финансовите корекции. Връзките от Лот 3.1 и Лот 3.3 с участъка от Лот 3.2 на АМ „Струма“ се финансират изцяло от държавния бюджет, понеже са изключени от договорите за БФП и не са част от финансирането. Към момента АПИ е разплатила около 26,3 млн. лв. за индексация по проектите, които се изпълняват по ОПТТИ.

- ❖ **Автомагистрала „Струма“, ЛОТ 3.1, лот 3.3 и тунел „Железница“**
 - Лот 3.1 Благоевград – Крупник – 12, 6 км, като 6,5 км от него са въведени в експлоатация;
 - Участъкът след тунел „Железница“ е въведен в експлоатация през м. септември 2022 г. Движението е пуснато с цел облекчаване на трафика.
 - Участъкът, където започва разделянето на варианта Г10.50 към момента не е процедиран. Проблемът е възникналото свлачище преди тунел „Железница“. Подписали са всички необходими договори и м. март е стартирало строителството, което се движи със сериозни темпове.
 - Първият подучастък на тунел „Железница“ преди тунела в посока Кулата, е 720 м мостово съоръжение и е изцяло завършено. В рамките му се укрепва свлачището. То засяга двете строителни площадки. Изпълненият обем на строително-монтажни работи е 99%, а финансовото изпълнение по проекта е около 95%.

- Вторият подучастък е тунел „Железница“, който е на 100 % завършен – подписан е Акт 15. Към момента се събира строителна документация за издаване на Акт 16.
- Третият подучастък точно след тунела (около 1,5 км) е завършен на 85 %. Сроктът за неговото цялостно завършване е до края на м. юли 2023 г.

❖ **Автомагистрала „Европа“**

- **Участък 1 Драгоман-Храбърско** - изцяло завършен и въведен в експлоатация през 2021 г.
- **Участък 2 Храбърско-СОП** - на 12 май 2023 г. официално стартира строителството в шесткилометровия участък. Техническият проект е изготвен през м. септември 2022 г. Одобрен е ПУП, проведена е съответната отчуждителна процедура и е издадено разрешение за строеж за 6 км. Предвижда се до края на годината целият участък да е обезпечен с разрешение за строителство. Цялостното завършване на участъка се предвижда до края на 2024 г.
- Физическият напредък общо по проекта към момента е 50 %.

❖ **Обходен път на гр. Бургас**

- Връзка между АМ „Тракия“ и първокласния път I-9 - Бургас – Варна. Трасето е с дължина около 4,6 км и габарит Г-20.
- Изградени са общо 4 пътни възли и по цялата дължина е изградено осветление.
- Общата стойност на проекта е около 88,4 млн. лв.
- Предстои обектът да бъде въведен в експлоатация.

Г-н Мартин Георгиев благодари за представената от АПИ информация и даде думата за въпроси.

Думата бе дадена на **г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД)**. Коментарът му бе свързан с презентацията на НКЖИ и се отнасяше за връзката с летището в Пловдив. Според г-н Братоев трябва да се направи една съвременна железопътна връзка – не тип железопътна, а с лек тип градски транспорт – метро, бърз трамвай. Той заяви, че тежка и скъпа инфраструктура няма да бъде ефективна.

Думата бе дадена на **г-н Даниел Попов (“За земята“)**, който представи следната информация: след като през 2015 г. се е взело решение за вариант на АМ „Струма“ през дефилето, са се провели поредица от срещи, но без резултат и е продължило да се работи по варианта през дефилето. Според г-н Попов, за да има адекватна оценка на сравнението на алтернативите, съгласно изискването на ОВОС, алтернативите трябва да бъдат развити на еднакво ниво. Информира, че през 2022 г. на среща в МС с всички отговорни министри по случая, министър-председателят е наредил на АПИ да довършат проектирането на алтернативите, като се развият до степен, в която да могат да бъдат адекватно сравнени.

Г-н Попов продължи с темата за пътния възел при Кресна като посочи информация от протокол от техническата среща, проведена между Европейската комисия и Управляващия орган, според който и двата пътни възела - на ЛОТ 3.1 и на ЛОТ 3.3 са извадени от обхвата на тези проекти и са присъединени към ЛОТ 3.2. В тази връзка изрази мнение, че няма причина да се стартира строителството на този пътен възел при Кресна, особено ако съответните органи възнамеряват да направят оценка на алтернативните трасета.

Г-н Попов спомена за анализа, поръчан от МТС и изрази мнение, че тези документи се изготвят извън обществения контрол и това компроментира тяхното качество. Обърна внимание и на целите за „Натура“ и начина, по който са били приети в МОСВ. Припомни, че съгласно Бернската конвенция (Конвенцията за опазване на дивата европейска флора и фауна и естествените местообитания) е препоръчана работата по групи. Първата група, която е работила по целите в МОСВ, е била взела изводите от доклада на частната фирма. Работила е върху него и със състава от учени в комисията е надградила целите. Групата е свършила работата си и е оставало целите да бъдат приети. След политическите промени отново е бил върнат анализът на частната фирма за обществено обсъждане в процедурата. Г-н Попов заяви, че на заседанието на Националния съвет по биологичното разнообразие, където са били приети тези цели, не са били взети под внимание становищата, подадени в общественото обсъждане. Не са били взети под внимание и становищата на членовете на Националния съвет за биоразнообразие, както и изказванията на поне двама членове от участвалите в работата на фирмата. Отбеляза, че в доклада от анализа, който е поръчан от МТС, има ясно изискване на законодателството по Закона за биоразнообразието, че въз основа на приетите цели трябва да се извърши оценката за съвместимост. Заяви, че се радва, че са изработени целите за тези два други ключови проекта, но иска да бъде направено в съответствие със Закона, за да са сигурни и КН, и УО във високото качество на операцията.

Г-н Попов информира членовете на КН, че по време на общественото обсъждане на ОВОС от 2017 г. е било внесено пето становище, подписано от над 100 учени по биоразнообразие в България. Цялата научна общност по биоразнообразие много подробно са обяснили защо не е възможно да бъде прекарано трасето през дефилето. Отбеляза, че анализът противоречи на друго научно становище, както и че е наличен проблем. Според него е необходимо да се отиде на друго ниво на процедура, както го изисква законът. Според него след оценката за съвместимост, проведена съгласно изискванията на закона, следва да има сравнение на алтернативите, ОВОС и след това да се подпишат договори за изпълнение. Изрази мнение, че съгласно Закона за обществените поръчки, подписването на тези анекси към договорите за строителство на АМ „Струма“ е нарушение на закона директно, защото е налично значително изменение на инвестиционното предложение. Г-н Попов призова членовете на КН и УО да приемат тези указания.

Г-н Георгиев благодари на г-н Попов за коментарите и обърна внимание, че е засегнал много важни теми. Заклучи, че общото във всички тях е въпросът дали е в сила старото решение по екологичната оценка за АМ „Струма“. Информира, че ще бъде изпратено запитване до МОСВ относно тяхното становище за това дали екологичната оценка е в сила. Обърна внимание, че счита за необходимо да се преработи планът за изпълнение на проекта за АМ „Струма“ само в случай, че екологичната оценка е изгубила правното си действие.

Г-н Георгиев сподели, че е съгласен с г-н Попов за качеството на финансираните интервенции, като обясни, че контролът върху него може да се осъществи само при подадено проектно предложение. Във времето е имало различни идеи за изпълнението на АМ „Струма“, т.е. трябва да има връщане на ниво предпроектни проучвания, ако се налага да бъдат анализирани поставените въпроси. Регламентът за използването на европейските фондове изисква всяка страна-членка да разполага с механизъм за подбор на проекти и те да се подбират на базата на икономически анализи. Напомни, че АМ „Струма“ попада на територията на така наречените „региони в преход“ и в периода 2021 – 2027 г. единствено там могат да

се ползват ресурси от Кохезионен фонд, като средствата за пътните проекти са ограничени до 327 млн. лв.

Отбеляза, че ако се вземе някакво друго решение за изпълнението на проекта, е необходимо възложителят в лицето на АПИ да прецени този въпрос, тъй като ако се избере вариантът Г-20, по груби изчисления за него са необходими близо 1,5 млрд. лв. УО няма как да го одобри подобен проект, ако АПИ не разполага със средствата за неговото изпълнение.

Заяви, че каквато и екологична оценка да се направи, важното е да се стигне до разбирателство с всички заинтересовани страни на тази тема. Извършва се ОВОС, съпоставят се всякакви алтернативи, анализи и т.н. Необходимо е да има ясна времева рамка – как и кога може да бъде изпълнен този проект. Освен техническите аспекти, финансовите аспекти също са ключови.

За ОВОС е необходимо да се изясни дали е валиден или не е. Ако ОВОС е загубил правно действие, в краткосрочна перспектива не може да се направи нищо по проекта. Г-н Георгиев изрази мнение, че ще бъде необходимо да се потърси външна експертиза за окончателното разрешаване на този казус.

Отново акцентира, че УО ще изпрати запитване до МОСВ да дадат становище за решението по ОВОС. Ако вече не е валидно, е необходимо да се започне почти отново проекта. В случай, че ОВОС е валиден, ще се взема решение с новото ръководството на министерството какви стъпки следва да се предприемат.

Г-н Попов заяви, че счита, че решението по ОВОС е загубило своето правно действие и не отговаря на основни изисквания на Директивата за хабитатите. По същата причина включва и другите два проекта (изграждането на тунел под връх Шипка и АМ „Русе – Велико Търново“) в предложението му, за да е сигурно, че е направено каквото е необходимо по отношение на ОВОС-ите.

Г-н Георгиев отбеляза, че ще проверят въпроса, както и че е ясно, че България е закъсняла с разработката на специфичните консервационни цели. Според него от МОСВ е трябвало да дадат указания към възложителите, за да не се влиза в ситуация с изтекло правно действие на ОВОС. По този начин ще се избегнат тежки ситуации и пълни преработки на всичко. В становището по стратегическата екологична оценка на програмата са дадени препоръки. Сподели, че правилното решение е казано и ако министърът на околната среда и водите е забелязал проблем с някои от проектите, е трябвало да се оповести, че е необходимо да се промени Националната транспортна стратегия или да се дадат инструкции на възложителя.

Даде за пример проекта за „Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка“, където един от вариантите е бил на многократно по-висока стойност.

Г-н Даниел Попов коментира, че проблемът за опазване на околната среда се пренебрегва при избора на алтернативите.

Г-н Павел Савов (Представител на Националния съвет на хората с увреждания) обърна внимание, че в презентацията на АПИ се споменава, че ще бъдат осигурени условия за пътуване и подобрени услуги за потребителите. Отправи запитване дали ще бъдат обособени места за почивка за хората с увреждания, които шофират коли, съгласно приетите норми за достъп на хора с увреждания.

Г-жа Златка Петева отговори, че във всички проекти, които са предложили за Програма „Транспортна свързаност“, са налични обособени места за почивка. Съгласно заданието изпълнителите се задължават да спазват всички норми за проектиране и европейските директиви.

Г-н Павел Савов сподели, че за съжаление България е на последно място в Европа в това отношение понеже няма нито едно място, което да е обособено и изпълнено спрямо нормите.

Г-н Мартин Георгиев призова Агенция „Пътна инфраструктура“ да провери въпроса и ако е необходимо да се предвиди да се обособят такива места. Да се провери колко ще струва тази дейност и да се направи инвестиция в тази посока. Както и да предоставят такава информация до следващото заседание на КН.

Г-жа Златка Петева пое ангажимента да проверят и направят всичко необходимо по този въпрос.

С което първият ден от заседанието бе закрит.

Ден 2 – 09.06.2023

ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) откри официалната част на заседанието и уточни, че присъстващите членове с право на глас са по-малко от необходимия кворум. Съгласно процедурните правила, решения ще могат да се вземат с присъстващите, след като се изчака един час. Предвид на това заседанието ще започне с теми, които не подлежат на гласуване. Също така обърна внимание, че на заседанието присъства и кметът на гр. Бургас – г-н Димитър Николов, като представител на Национално сдружение на общините в Република България. В тази връзка поясни, че със съдействието на община Бургас са посетени част от инфраструктурните обекти, в периода 7-8 юни.

ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ

Г-жа Миглена Белякова (главен експерт, УО на ПТС) направи кратко резюме на проведените информационни дни с ученици и студенти от различни градове и специалности, в периода м. април – м. май 2023 г., както и с други целеви групи:

- 21.04.2023 г. – посещение на студенти от УНСС на жп. тунел при Вакарел.
- 25.04.2023 г. – информационен ден с ученици от морското училище в Бургас, с посещение на трафик-кулата за управление на плавателните съдове.
- 11.05.2023 г. – дискуссионен форум за комуникационни експерти
- 29.05.2023 г. – работна среща с Браншова камара „Пътища“
- 01.06.2023 г. – посещение на деца в метродепо „Замляне“

След това продължи с резюме на използваните от УО социални канали – Youtube, Instagram и Facebook. Отбеляза, че тенденцията е за увеличаване на абонатите.

Последните месеци са провеждани активни кампании в националните медии. Допълнително рубриците са разпространявани и чрез социалните канали на съответната медия.

Подадени са кандидатури за участие в конкурса на ЕК Regiostars за представяне на различни инфраструктурни проекти.

Представи линк към страницата на програмата за секцията с дейностите по публичност – изминали и предстоящи. До края на 2023 г. се планира провеждането на:

- 5 информационни дни за ученици, съвместно с Оперативна програма „Наука и образование за интелигентен растеж“ в София, Русе, Благоевград, Габрово, Пловдив;
- Създаване на авторско съдържание: изготвяне на видео материали и тематични поредици, изображения, прессъобщения, текстови материали;
- Планиране, подготовка и изпълнение на комуникационни и информационни кампании;
- Активна работа в социалните медии.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) поздрави екипа, който се занимава с публичност – за постигнатите резултати спрямо отделения бюджет за това. Поздрави екипа и за това, че голяма част от дейностите се изпълнява директно то тях, а не от външни изпълнители. Благодарни за представените 4 проектни предложения в конкурса на ЕК Regiostars, с уточнението че петото предложение – проектът за Стара Загора ще остане следващата година, предвид на това, че не е завършен. Годишният доклад за изпълнението на ОПТТИ е представен с резюме за гражданите, което резюме ще се представя в идващите месеци. Предвид на това, че няма да има друг доклад за изпълнението преди февруари 2025 и предвид на дискусиите, които се водят, за да се реши дали да има кохезионна политика след 2027 г. Представените в резюмето за гражданите примери са много необходими в тази посока, за вземане на правилното решение от страна на ЕК. Изпълнените проекти, както посетените обекти в пристанище „Бургас“ на 08.06.2023 г., са предпоставка да се представят резултатите пред по-богатите страни-членки на ЕС, които не се възползват пряко от Кохезионната политика, а в същото време я финансират. Чрез завършените проекти и добавените ефекти от тяхното изпълнение и експлоатация се вижда, че има ползва и по-богатите страни-членки при изпълнението на Кохезионната политика. Т.е. полза от тази политика имат както получателите, така и страните, които дават основен принос при финансирането. Именно изготвените материали с представените резултати са предпоставка за вземане на правилното решение за тази политика. Поздрави предстоящата съвместна работа с друга оперативна програма (ОП „Образование“), като начин за достигане до младите хора, които са целева група за тази програма. Транспортът е гръбнакът на всички дейности в България и за това е добре младите хора да бъдат включени от рано.

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

Г-н Мартин Георгиев (Председател на КН, МТС) поясни, че остават по-малко от шест месеца до крайния срок за изпълнение на програмата, а в същото време предстои да се изпълни голям обем от дейности, за да се възползваме от оставащия финансов ресурс. Към края на м. април финансовото изпълнение е: изпратени средства – 69,11%, верифицирани разходи – 63,48%, сертифицирани разходи – 62,99%. Т.е. към 1/3 от бюджета на програмата трябва да бъде използван до края на 2023 г. Сериозно предизвикателство е по приоритетна ос 1 (жп проекти) и ос 2 (пътни проекти), където има голям размер неизползван финансов ресурс, а в същото време се търси решение за максимално физическо изпълнение, за да може да бъдат генерирани тези разходи. В същото време възможностите за въздействие за

изпълнение на програмата са ограничени. УО работи в тази посока постоянно и съвместно със службите на ЕК и с бенефициентите, включително с представяне на регулярна информация на месечна база. През м. май 2022 е било представено, че се налага проектът „Пловдив-Бургас“ има сериозно забавяне и се налага да бъде фазиран – част от него да приключи по ОПТТИ, а другата да бъде прехвърлена за финансиране от ПТС. Това ще наложи и до изменение на ПТС, предвид на необходимия финансов ресурс. „Елин Пелин – Костенец“ и „Волюяк – Драгоман“ също няма да могат да бъдат изпълнени до края на 2023 г. Това ще доведе до промяна на решенията на ЕК за одобрение на големите проекти. В тази посока се работи съвместно с ДЖАСПЪРС. Вече има представено становище за „Пловдив-Бургас“.

Представи два варианта за приключване на ОПТТИ:

- С включване на допълнителните проекти, представени на предходното заседание на Комитета за наблюдение (*Разширение на Линия 3 на метрото в участъка ул. „Шипка“ – бул. „Цариградско шосе“, Обход на Бургас, Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна и Капитално драгиране на басейна между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“*) и с прилагане на индексация по строителните договори на проектите в програмата, съществува възможност за сертифициране на **95,42%** от общия бюджет.
- В случай, че се запази текущия обхват на ОПТТИ, (*т.е., ако не се индексират договорите и не се включат допълнителните проекти*) съществува възможност за сертифициране на **83,59%** от общия бюджет на програмата.

Припомни споменатото от г-жа Монфре за евентуално пренасочване на свободен ресурс към SAFE.

По отношение на разделянето на инвестициите в Южна и в Северна България поясни, че са започнали неформални разговори с НКЖИ в тази посока, за да се погоям фокус на проектите в Северна България. Това ще бъде обсъждано допълнително, след като се прецени предложението „Метрополитен“ ЕАД.

След това представи подробно статуса на ОПТТИ по приоритетни оси, с отделните проекти, с оглед на предстоящите изменения на ОПТТИ.

За ос 1 (жп проекти) за „Пловдив – Бургас“ поясни, че ако бъде фазиран в ПТС, то темпа на изпълнение трябва да се увеличи съществено, за да може проектът да завърши в срока на допустимост на ПТС. От предходното заседание до сегашното физическият напредък е 2%, което е доста нисък напредък. Фазирането не решава натрупаните проблеми и са необходими други допълнителни действия от страна на бенефициента. „Елин Пелин – Костенец“ също е с малък напредък и това налага фазиране, което ще засегне всички обособени позиции за изпълнение по този проект. Очаква се той да завърши до края на 2028 г. Предвид срокът за допустимост на разходи по ПТС (до края на 2029 г.), всяко евентуално забавяне по този проект ще е критично. „Волюяк – Драгоман“ е включен като алтернативен проект, с висока степен на зрялост. По него също има съществено забавяне и представените по-горе бележки се отнасят и за изпълнението и на този проект. Проектът за модернизация на тяговите подстанции също е необходимо да бъде фазиран.

Фазирането на проектите е свързано с различни административни срокове, както за изменение на ОПТТИ и ПТС, така и на решенията на ЕК за големите проекти. В тази връзка прикани бенефициента НКЖИ за експедитивност. И отново

подчерта, че фазирането не решава натрупаните проблеми при изпълнението на проектите.

За ос 2 (пътни проекти) има индикации, че за АМ „Европа“ и Лот 3.1 и 3.2 на АМ „Струма“ е възможно част от дейностите да не приключат точно до края на 2023 г., а през 2024 г., но това няма да е фатално. По отношение на лот 3.2 на АМ „Струма“ потвърди ангажимента да се поиска потвърждение от МОСВ относно срока на валидност на екологичната оценка. След това ще се вземе решение дали проектът да остане за изпълнение в ПТС. Проблемите по тази приоритетна ос основно са от техническо естество, за чието решаване от АПИ са намерили решение.

За ос 3 (интермодалност) изпълнението е почти към края си, на 99%. Единствено за жп гара „Нова Загора“ ще се наложи фазиране, предвид възникналия казус със статута зданието като културна ценност.

За ос 4 (иновации в управлението и услугите) съгласно заседание на КН от м. ноември 2022 г. са включени два проекта – за доставка на хидрографско оборудване (на ИАППД) и за Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (на ДППИ). С което изпълнението на оста е към 97%.

По отношение на тематичните отключващи условия няма промени и всички условия са изпълнени. В проведени неформални разговори с ЕИБ е изразено желание за актуализиране на транспортния модел, с цел изследвани на нововъзникнали ситуации, например за проекти свързани с военната мобилност.

Отново обърна внимание, че промените в ОПТТИ следва да се разгледат в детайли, предвид отражението и бюджета на ПТС, както и времевия хоризонт за изпълнение.

По ПТС са разработени насоките за предоставяне на БФП, които са били публикувани на сайта на програмата за коментари.

Поясни, че в края на м. май 2023 г. е прието постановление за допустимостта на разходите за програмен период 2021-2027 г. Съществена промяна е, че възстановимият ДДС не е допустим за финансиране, независимо от стойността на проекта.

Предложеното решение за изменение на КН е насочено към включване на проекти, с чието изпълнение в голяма степен да се използва наличният финансов ресурс.

Г-н Вълко Станев (БХК) обърна внимание на изготвените прогнози при варианта без включване на допълнителните проекти – свободният ресурс ще е в размер на 294 млн. евро. В тази връзка изрази подкрепа за включване на проектите на „Метрополитен“ ЕАД.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОПТТИ

Г-жа Ивета Колева (н-к на отдел „Програмиране“, УО на ПТС) представи резюме на предложението за изменение на програмата, в допълнение на вече представеното от бенефициентите и г-н Мартин Георгиев.

Изменението на ос 1 (жп проекти) е с оглед забавянето и оскъпяването на строителството, в резултат на глобалната пандемия от COVID-19, военния конфликт между Руската федерация и Украйна и последвалата прогресираща инфлация на цените в строителния бранш. Проектът за „Пловдив-Бургас“ се предлага да бъде фазиран и втората част от него да бъде изпълнена в ПТС. За използване на свободния

ресурс по ОПТТИ се предлага включване за разширение на метрото в София в посока „Цариградско шосе“, както и закупуването на 8 метровлака за линия 3 на метрото. Проектът за разширението на метрото няма да може да бъде изпълнен до края на 2023 г. и за това ще бъдат предложени варианти за неговото фазиране. Вариант 2, който е предложен от страна на „Метрополитен“ ЕАД, предвижда фазиране на двата проекта, при което – срокът за допустимост на разходите е до края на 2029 г. и двата проекта ще могат да бъдат завършени. При този вариант се използва гъвкавостта на фазирането, като с верифицирането на авансите в програмен период 2014 – 2020 г., се постига финансово изпълнение (усвоен ресурс през 2023 г.) от порядъка на 90-100 млн. евро, с което рискът от неусвояване на средства по ОПТТИ 2014 – 2020 г. се свежда до минимум.

По отношение на Приоритетна ос 2, за включване в ОПТТИ 2014 – 2020 г. е предложен проект „Обходен път на гр. Бургас от км 230+700 на път I-9 Сарафово - Бургас до км 493+550 на път I-6 Ветрен-Бургас и локални платна“. Пътят е въведен в експлоатация по време на строителство, като участниците в заседанието имаха възможност да се запознаят със статуса на живо, в рамките на организираното посещение на място, проведено на 07.06.2023 г. Проектът е с важно значение за свързването на АМ „Тракия“ (Коридор Ориент/Източно-Средиземноморски) и път I-9 Бургас – Варна (разширената Трансевропейска транспортна мрежа), като генерира редица социално-икономически и екологични ползи (извеждане на транзитния трафик извън град Бургас, намаляване на задръстванията и вредните емисии, спестяване на време-пътуване и т.н.).

В Приоритетна ос 4 е предложено включването на два проекта – „Капитално драгиране на басейна между Терминал „Бургас Запад“ и Терминал „Бургас Изток 2/2А/“ и „Рехабилитация на инфраструктурата на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна“. Първият проект допринася за изпълнението на Плана за действие за „Коридори на солидарността“.

Предложените изменения на ОПТТИ 2014 – 2020 г. включват също така актуализация на стойностите на индикатори по ОПТТИ 2014 – 2020 г., както и на Таблица 27: „Списък с големи проекти“. Представено бе и финансовото измерение на предложените изменения в програмата (от приоритетни оси 1, 3 и 5 се насочва свободен финансов ресурс към приоритетни оси 2 и 4, с оглед изпълнението на представените допълнителни проекти).

Г-н Мартин Георгиев предложи на следващо място в хода на заседанието да бъде представено и предложението на „Метрополитен“ ЕАД, с оглед на неговата специфика и очертаните два варианта, след което да се премине към обсъждания по темата за изменението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подчерта, че въздействието на предложените проекти за метрото е сериозно както върху ОПТТИ 2014 – 2020 г., така и по отношение на решенията, които ще трябва да се вземат и за ПТС 2021 – 2027 г.

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

Г-н Стоян Братоев (изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД) поясни техническите измерения и финансовите аспекти на предложените проекти и техните варианти за изпълнение. Обърна внимание на високата интензивност на трафика в София и ефектите от функционирането на метрото за неговото облекчаване, както и генерирането на редица значими ползи за обществото. Интензивният трафик предопределя ниската скорост на движение при наземния

градски транспорт, която може да бъде компенсирана с разширение на мрежата на метрото. В тази връзка, очерта функциониращите участъци на метрото, както и тези в процес на изграждане със средства от Националния план за възстановяване и устойчивост. Представи параметрите на предложения допълнителен проект за включване в ОПТТИ 2014 – 2020 г. (с фазиране в ПТС 2021 – 2027 г.) за „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“, предвиждащ изграждането и на буферен паркинг на метростанцията при бул. „Цариградско шосе“ (за 250 – 260 автомобила). Проектът е практически готов за реализация при наличие на финансиране, в т.ч. обществените поръчки за всички обособени позиции са приключени. Столична община вече е подписала договор с ЕИБ за осигуряване на част от съфинансирането. Тунелопробивната машина понастоящем се намира в град София и се комплектова за функциониране. По отношение на възможността за закупуване и на 8 допълнителни влака за Линия 1, 2 и 4 на метрото, през втората половина на месец юни 2023 г., се планира сключване на договорите с изпълнител. С оглед на представената информация, препоръча работа по очертания Вариант 2, а именно с фазиране на двата проекта в ПТС 2021 – 2027 г. Съществува опция за финансово съдействие при реализацията на дейностите и от страна на Министерството на финансите.

ОБСЪЖДАНЕ И ГЛАСУВАНЕ НА ИЗМЕНЕНИЕТО НА ОПТТИ

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) благодари за представената информация и подчерта, че задачата е сложна. Предостави възможност за бележки и коментари по направените предложения.

Г-н Димитър Николов (НСОРБ, кмет на община Бургас) приветства присъстващите и информира, че има мандат от ръководството на НСОРБ да отправи молба към членовете на КН за подкрепа на предложените изменения в ОПТТИ 2014 – 2020 г., в посока включване на допълнителни проекти. По отношение на Северния обход на град Бургас, акцентира върху изключително зеления му характер, със съществен принос за намаляване на замърсяването в града. Също така, ще способства за намаляване на смъртните случаи, като посочи, че в последните 20 г., по досегашното алтернативно трасе, са регистрирани 7 смъртни случая, а броят на трайно увредените е 25. Обходът ще редуцира и времето за придвижване в посока Североизточна България. Що се отнася до проекта за драгиране, то реализирането му ще предостави възможност за увеличаване на транспортното натоварване на пристанище Бургас, особено в контекста на новостроящия се контейнерен терминал. Открий значението на другите два предложени проекта – за софийското метро и варненския фериботен комплекс.

Г-жа Анес Монфре (представител на ЕК) благодари за презентациите и усилията за задълбочен мониторинг по изпълнението на ОПТТИ, в контекста на представената информация от страна на ръководителя на УО и ежемесечното докладване към ЕК в сътрудничество с екипа на ЦКЗ, покриващо и останалите програми за България. По отношение формирането на Кохезионната политика след 2027 г., обърна внимание, че при определяне размера на бъдещите средства, ще се взема предвид и постигнатото ниво на усвояване в програмен период 2021 – 2027 г. По тази причина, предприетите мерки за оптимизиране на изпълнението, с изменение на програмата, чрез включване на допълнителни проекти, са от

съществено значение. Посочи, че крайният срок за изпращане на формуляри за кандидатстване, за одобрение от страна на ЕК на големи проекти в обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г., е до края на м. септември 2023 г. По отношение на заместващите проекти, ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Регионална и селищна политика“ напълно подкрепят проекта за капитално драгиране, както бе отбелязано и през вчерашния ден, в контекста на Коридорите на солидарността. Изрази подкрепа към проекта за варненския фериботен комплекс, както и за обхода на град Бургас, който е практически завършен и не крие рискове. По-специфично е предложението на столичното метро, вкл. за допълнителен подвижен състав. Наясно е с дилемата за избор между представените алтернативи. При Вариант 1 ще има обявяване на нефункциониращи проекти и пренасочване на средства от бюджета на ОПТТИ 2014 – 2020 г., към т.нар. SAFE (Supporting Affordable Energy), които ще се използват за подкрепа на фирми, засегнати силно от по-високите цени на енергийните ресурси, за да не бъдат изгубени като ресурс. Вариант 2 е с прилагане на механизма на проектното фазиране, предоставящ предимството да бъдат извършени необходимите авансови плащания през 2023 г. и без дори да има нужда от прибегване до алтернативата SAFE. ЕК силно препоръчва наличие и на спасителен Вариант 3, който да бъде задействан, ако Вариант 2 не сработи напълно. Яснота по съдържанието му е необходима до края на м. септември, когато е срокът за представяне изменението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. за одобрение пред ЕК. Напомни за наличието на успешен предходен опит по спасяване на ресурс с включването на допълнително финансиране за метрото, като безспорен екологично чист транспорт, но въпреки това изрази определени резерви. Обърна внимание, че при прилагане на варианта с фазиране, в периода 2021 – 2027 г., част от ресурса реално се пренасочва към столицата, вместо към трите по-слабо развити северни райони на страната, а в Споразумението за партньорство е заложена подкрепа за балансирано териториално развитие. Необходима е информация за ефекта от фазирането на заместващия проект за метрото върху териториалното преразпределение на средствата по ПТС 2021 – 2027 г., отразяваща ситуацията с яснота по фазирането и на железопътните проекти от ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) уточни, че предложеният проект за решение на Комитета за наблюдение е разпространен предварително. Неговият текст бе прецизиран по време на заседанието. КН прие единодушно предложените изменения в текста на ОПТТИ 2014 - 2020 г. и предложенията за фазиране на част от проектите, вкл. да се изследва възможността за фазиране на инвестиционното предложение на „Метрополитен“ ЕАД в програма ПТС 2021 – 2027 г., като даде мандат на Управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на ЕК, до окончателното одобрение на ОПТТИ 2014 - 2020 г. от ЕК, както и да предприеме необходимите стъпки за предстоящите промени в ПТС 2021 - 2027 г.

Ще се изследва предложението от страна на „Метрополитен“ ЕАД Вариант 2 за финансиране на метрото, с фазиране и прехвърляне на дейности в период 2021-2027 г. Допълнително ще бъде уведомена ЕК, както и членовете на КН, за влиянието от финансирането на метрото върху индикативното териториално разпределение на средствата в ПТС 2021 – 2027 г. (Север – Юг). Вероятно ще се наложи провеждане на извънредно заседание на КН, във връзка с т.нар. SAFE. Стартирали са изчисления за възможността да бъдат пренасочени средства от ОПТТИ 2014 – 2020 г. към SAFE, с ангажимент да бъдат върнати към съответния бенефициент за елиминиране ефекта

от евентуални финансови корекции (т.е. за реакция при налагане на нови финансови корекции до края на програмата, т.к. вече няма да има възможност за включване на други резервни проекти). Поясни, с оглед времето планиране, че вероятно измененията в контекста на SAFE за всички програми на България, за които бъде предприет подобен ход, ще е необходимо да се извършат едновременно, а ОПТТИ 2014 – 2020 г. не е сред най-засегнатите. Изчаква се вземането на решения на национално ниво по отношение на SAFE и тогава УО ще може да реагира по темата. В тази връзка и в случай, че се налага, ще бъде проведено извънредно заседание на КН, с допълнително уточняване на неговия формат, за да приключи целия процес. Одобреното днес решение на КН предоставя достатъчна възможност за пристъпване към изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и процедиране на проектите, които не предизвикат притеснения на този етап. В непродължителен срок, членовете на КН ще бъдат уведомявани за това, какво от предложенията на „Метрополитен“ ЕАД може да се реализира и по какъв начин, вкл. и за въздействието върху ПТС 2021 – 2027 г.

Г-жа Анес Монфре (представител на ЕК) уточни, че службите на ЕК няма да приемат козметични промени по индикаторите в последната година от изпълнението на програмата, целящи постигане на по-добро ниво на изпълнение при отчитане на резултатите. Допустими са единствено промени по индикатори, свързани с конкретните предложения за изменение по същество на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Допълни, че по линия на SAFE ще могат да бъдат възстановени на държавата вече извършени разходи (в периода февруари 2022 г. – септември 2023 г.) в подкрепа на МСП. По този начин, на държавата ще ѝ бъде осигурен разполагаем ресурс, който ще може да пренасочи в подкрепа на проекти от програмата, за разходи, които няма възможност да бъдат финансирани по ОПТТИ 2014 – 2020 г., поради приключване на периода за допустимост. При провеждане на извънредно заседание на КН, представителите на ЕК се поинтересуваха дали би имало възможност, при необходимост, да вземат участие онлайн и като цяло – в каква форма се планира провеждането.

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) поясни, че ще се избере най-ефективната възможност за провеждане на заседанието. Ако се вземе решение на национално ниво за SAFE, което най-вероятно ще се случи, ще бъде необходимо ново изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Ако това е единствена точка от дневния ред, правилата за 2021 - 2027 г. предоставят по-висока гъвкавост, като може заседанието да бъде проведено онлайн или чрез писмена процедура. Най-вероятно, преди края на 2023 г., ще трябва да бъде направено изменение и в ПТС 2021 – 2027 г. и не само поради допълнителното финансиране за метрото, а с оглед включването на фазираната част от проекта за рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, както и от гледна точка на териториалното разпределение (Север - Юг), ако се наложат подобни промени в програмата. Ситуацията изисква по-интензивна работа от КН, за да се оптимизира приключването на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и да се премине ефективно към ПТС 2021 – 2027 г.

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) обърна внимание на бележките от вчерашния ден, направени от страна на г-н Павел Савов, засягащи достъпността по пътищата за лица с намалена подвижност. Уточни, че ще се очаква съдействие от негова страна по предоставяне на информация относно реда, по който този въпрос е решен в други държави. Необходимо е да се проучи и анализира ситуацията, напр. що се отнася до нормативната уредба за проектиране и

на следващото заседание - да се информира КН. Темата е важна и интересна. Трябва да бъдат подкрепени усилията в тази насока.

Г-н Вълко Станев (БХК) благодари за качеството на комуникационната дейност и зададе уточняващ въпрос по предоставената информация по време на заседанието, касаещ участието на пътните проекти в комуникационната активност в отчетния период. Напомни за значението на АМ „Струма“ и коментира очакванията за нейното завършване.

Г-жа Миглена Белякова (УО) внесе яснота по отношение провеждането на ежегодния конкурс на ЕК за награди REGIOSTARS, в които се отличават проекти по линия на кохезионната политика. Уточни, че съществуват определени условия, на които следва да отговарят проектите, за да могат да бъдат предложени за участие, в т.ч. да бъдат напълно завършени. Понастоящем, проектът за АМ „Струма“ не е завършен и по тази причина не може да участва. Изрази увереност, че в следващи издания на конкурса ще могат да бъдат предложени и проекти от пътния сектор.

Г-жа Анес Монфре (представител на ЕК) също изрази надежда, че проектът за АМ „Струма“ ще може да участва в конкурса REGIOSTARS, когато изпълнението му бъде завършено. Добави, че конкурсът е бил отворен за подаване на предложения до 31.05.2023 г., а по ОПТТИ 2014 – 2020 г. тази година са подадени 4 кандидатури. Предложенията от българска страна са общо 28, а като цяло за ЕС, броят на подадените проекти за участие възлиза на 228. Очерта механизма за провеждане на конкурса и изрази надежда, че сред финалистите ще попаднат и предложения от България.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Анес Монфре (представител на ЕК) отбеляза предизвикателствата до края на 2023 г., в т.ч. оптимизиране изпълнението и приключването на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подчерта принципа на партньорство при провеждането на Кохезионната политика на ЕС и в тази връзка обърна внимание, че ЕК е партньор и участва споделено при преодоляване на предизвикателствата. Не бива да се пропускат извлечените поуки. До момента, железопътните проекти не могат да бъдат отчетени като успех. Средствата за транспорт, а и общо по линия на кохезионната политика, следва да бъдат насочени към по-силно нуждаещите се райони. Изрази надежда, че ситуацията в тези аспекти ще се подобри при реалното стартиране на изпълнението през програмния период 2021 – 2027 г. и че ще бъдат положени всички усилия, за да може транспортът да бъде по-чист и поне половината от подкрепата да бъде насочена към трите северни района в страната.

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) благодари на всички за участието и за свършената работа. Напомни, че предстоят доста сложни задачи и по двата програмни периода. Разчита се на идеите и предложенията, които членовете на КН могат да дадат. Обобщи някои основни моменти от приключващото заседание на КН, в т.ч.: Приетото решение през днешния ден; Необходимостта от изследване идеята на г-н Павел Савов, като с помощта на АПИ се прецени как могат при възможност да бъдат изградени крайпътни съоръжения за използване от лица с намалена подвижност; По повод предложенията от вчерашния ден на г-н Даниел Попов, да се стартира с уведомяване на МОСВ за някои въпроси от правен характер и според статуса на приетите от тях документи във времето по отношение на АМ „Струма“ (да се реши дали са

действащи тези актове или не), ще бъде уведомен КН и ще може да се дискутира какво може да се направи в рамките на програмата за този проект, защото възможностите за финансиране са силно ограничени. Когато се разбере дали решението за екологичната оценка от 2017 г. е в сила, ще се очаква АПИ да има готовност със становище – дали ще използва финансиране от ПТС 2021 – 2027 г., защото времевата рамка се свива непрекъснато (вече са изминали почти 2,5 години от програмен период 2021 – 2027 г.) и трябва да се мисли стратегически и в дългосрочна перспектива как процесите да бъдат завършени.

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

Взети решения на 09.06.2023 г.:

Решение 1: КН на „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС) прие предложените изменения в текста на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ) и предложенията за фазиране на част от проектите, включително да се изследва възможността за фазиране на инвестиционното предложение на „Метрополитен“ ЕАД в програма ПТС 2021-2027 г., като дава мандат на Управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на Европейската комисия, до окончателното одобрение на ОПТТИ 2014 - 2020 г. от ЕК, както и да предприеме необходимите стъпки за предстоящите промени в ПТС 2021-2027 г.

София, 18.07.2023 г.

Председател на КН на ПТС и /М. Георгиев/
Ръководител на УО на ПТС и ОПТТИ

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 II заседание на КН на ПТС*

Приложение

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. Мариана Илиева, старши експерт, дирекция „Координация на политики и концесии”, МС
5. Екатерина Алексиева, държавен експерт, ЦКЗ, МС
6. Мария Веселинова, началник на отдел, МФ
7. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
8. Аница Русева, главен сътрудник, ПНИИДИТ, МИР
9. Петя Петрова, началник на отдел, УО на ПОС, МОСВ
10. Евгения Черкезова, главен експерт, МЗХ
11. Йоана Илчевска, главен експерт, НСИ
12. Димитър Николов, представител на НСОРБ и кмет на община Бургас
13. Добромир Добрев, представител на НСОРБ и кмет на община Горна Оряховица
14. Красимир Ангелов, областен управител на област Хасково, РСР на ЮЦР
15. Росица Денчева, упълномощен заместник, РСР на СЗР (упълномощен представител)
16. Петър Бунев, представител, КНСБ
17. Димитър Димитров, представител, ССИ
18. Павел Савов, председател на БАРИС, представител на НСИХУ
19. Вълко Станев, БХК
20. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
21. Илия Гътовски, Сдружение „Експертен пул България“

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

22. Анес Монфре, ЕК
23. Милена Новакова, ЕК
24. Петър Христов, ЕК
25. Алън Линч, ЕИБ
26. Асен Антоу, ДЖАСПЪРС
27. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС
28. Станка Рашкова, началник отдел, Сертифициращ орган, МФ
29. Ралица Иванова, одитор, ОСЕС, МФ
30. Станислав Стефанов, главен експерт, МС
31. Сюзан Зия, ЦКЗ, МС
32. Весна Балтина, Община Бургас
33. Николай Цоцомански, Община Бургас
34. Тихомир Райчев, Община Бургас

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

35. Мария Генова, замаместник генерален директор, НКЖИ
36. Галина Василева, НКЖИ

37. Иван Бакалски, НКЖИ
38. Ана Антова, НКЖИ
39. Емилия Николова, НКЖИ
40. Надя Николова, НКЖИ
41. Васил Станев, НКЖИ
42. Крум Попов, НКЖИ
43. Златка Петева, директор на дирекция, АПИ
44. Бисер Йорданов, АПИ
45. Христаллина Бакърджиева, АПИ
46. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
47. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
48. Петър Сеферов, генерален директор, ДППИ
49. Анна Натова, директор на дирекция, ДППИ
50. Елиз Бохосян, експерт, ДППИ
51. Ивелин Занев, изпълнителен директор, ИАПД
52. Божидар Янков, директор на дирекция, АПД
53. Силвия Агопова, младши експерт, ИАПД

МТС

54. Ивета Колева, началник отдел
55. Нина Беленска, началник отдел
56. Силвия Кузманова, началник на отдел
57. Майя Стоилова, началник отдел
58. Борислав Петков, главен експерт
59. Мая Тодорова, главен експерт
60. Момчил Марков, държавен експерт
61. Людмила Алексиева, главен експерт
62. Миглена Белякова, главен експерт
63. Станислав Чанчеров, главен експерт
64. Ангелина Виденова, главен сътрудник
65. Даниела Калайджийска, държавен експерт
66. Станислав Гоцов, главен експерт
67. Свилен Чобанов, държавен експерт
68. Анатоли Гинов, главен сътрудник
69. Пламен Бонев, държавен експерт
70. Галя Хинделова, главен експерт
71. Мариела Стоянова, главен експерт
72. Радостина Радосова, държавен експерт
73. Петя Иванова, държавен експерт