



---

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА  
ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.**

**КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ**

**ПРОТОКОЛ ОТ XVII ЗАСЕДАНИЕ**

*11-12 май 2022 г., гр. София*

**ДНЕВЕН РЕД**

*11 май 2022 г.*

**Откриване на седемнадесетото заседание на Комитета за наблюдение**

**Статус на изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. и големите проекти  
Подготовка/стартиране на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г**  
*Управляващ орган на ОПТТИ*

**Обсъждане и приемане на Годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ за  
2021**  
*Управляващ орган на ОПТТИ*

**Представяне на информация за изпълнение на дейностите по публичност на  
ОПТТИ.**

**Отчитане на годишния план за действие за мерките по информация и  
комуникация по ОПТТИ за 2021 г.**  
*Управляващ орган на ОПТТИ*

**Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014 –  
2020 г. в железопътния сектор;**

**Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.**  
*Национална компания „Железопътна инфраструктура“*

**Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.**  
**Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г**  
*ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“*

**Закриване на първия ден на заседанието**

*12 май 2022 г.*

**Откриване на заседанието**

**Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в пътният сектор;**

**Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.**  
*Агенция „Пътна инфраструктура“*

**Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.**  
**Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.**  
*Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“*

**Закриване на заседанието**

## **ОТКРИВАНЕ НА СЕДЕМНАДЕСЕТТО ЗАСЕДАНИЕ НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ**

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** откри седемнадесетото заседание на КН, като обърна внимание, че има кворум, както и промяна по отношение на председателството на комитета.

Съобщи, че за първи път в дейността на Комитета за наблюдение участва и г-жа Агнес Монфре – новият началник на отдел „България, Хърватия и Словения“ в Главна дирекция „Регионална и селищна политика“ на ЕК. Пожела ѝ бързо ориентиране и запознаване със ситуацията и навлизане в трайно установеното сътрудничество, като добави, че вече е имала възможността да посети в последните дни и някои обекти, финансирани по програмата.

Преди да представи статуса на ОПТТИ, г-н Мартин Георгиев акцентира върху някои обстоятелства, свързани с факта, че предстои приключването на програмата и по-конкретно:

- Остава година и половина до приключването на програмен период 2014 – 2020 г., като трябва да бъде свършена огромна по обем физическа работа, в сравнително много кратък срок и то най-вече в железопътните проекти. В тази връзка е необходима оптимална мобилизация и минимизиране на възможностите за загуба на финансов ресурс. Сложността на ситуацията се подсилва и от факта, че официално няма одобрени програми за период 2021 – 2027 г., но новият програмен период е в ход и допустимостта на разходите е стартирала от началото на 2021 г.

Голяма част от железопътните проекти са фазираны, като са разделени между двата програмни периода (2014-2020 и 2021-2027) и фазите ще се изпълняват паралелно. Припомни, че при обсъждането на темата за фазирането на проектите на НКЖИ, на съответното управленско ниво е имало определени ангажименти, че изпълнението на част от проектите може да бъде стартирано още в началото на 2021 г. и да бъдат финансирани от Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., без това да бъде обвързано със завършването на определени елементи по ОПТТИ 2014 – 2020 г. Обърна внимание, че към момента на заседанието, това не е факт и тази ситуация ще трябва при всяко положение да се промени, за което УО е в готовност да окаже съдействие;

- Освен пандемията, свързана с COVID-19 и нейните последици, средата за изпълнение на дейностите по ОПТТИ е силно повлияна с отрицателно въздействие основно върху строителната компонента, от редица други актуални събития и обстоятелства. Като конкретен пример посочи настъпилата ценова динамика при суровини и материали, нарушените вериги на доставка, нежелание на редица изпълнители да сключват договори, откази за изпълнение на договори, сложни правни взаимоотношения между възложител и изпълнител. Всичко това налага гъвкавост и потребност от много умело планиране и бюджетиране на проектите;

- Информира, че с решение от 27.04.2022 г. ЕК е одобрила шестото изменение на програмата, включващо фазирането на сложния железопътен проект за „Модернизация на участък Волюяк - Драгоман“, с отлагане на част от него за програмен период 2021 – 2027 г. Отложен е и проектът на ИАМА за „Внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в българския морски отговорен район за търсене и спасяване“.

По предложение на ЕК, бе извършена промяна в дневния ред, като представянето на информация за изпълнението на дейностите по публичност бе изместено преди докладването по отделните приоритетни оси от страна на бенефициентите.

**Г-жа Агнес Монфре (представител на ЕК)** благодари за организирането на заседанието на комитета, като съобщи, че това е нейното второ посещение в България и на 09.05.2022 г. е имала възможността да посети град Русе. Отправи благодарност за извършената работа в последните години и усилията при изпълнението на ОПТТИ, както и за сътрудничеството при подготовката на програмен период 2021 – 2027 г., в т.ч. и на предишния председател на Комитета за наблюдение и Ръководител на УО. Придобила е впечатления на живо от посещенията си на Автомагистрала „Струма“ и по някои от проектите по ОПТТИ в района на градовете София и Русе и заяви, че участниците в процеса трябва да изпитват гордост от постигнатите резултати, в т.ч. приноса за сигурността на корабоплаването по р. Дунав. Изрази надежда, че със завършването на Автомагистрала „Струма“ ще могат да се усетят пълноценно положителните ефекти от дългогодишните усилия по реализацията на такъв сложен проект.

Обърна внимание на последиците от пандемията от COVID-19, както и новите предизвикателства на средата, като акцентира върху подкрепата от ЕС за преодоляване на последиците и превръщане на предизвикателството във своеобразна възможност за зелена цифрова трансформация. По отношение на програмен период 2021 – 2027 г., отбеляза наличието на определено закъснение на ниво ЕС в подготовката, генерирано от желанието да се реагира на ситуацията,

породена от разпространението на COVID-19, извършването на необходими анализи и насочване на повече средства за ефективно преодоляване на последиците. Планиран е достатъчен финансов ресурс, като конкретно за България са предвидени 11,3 млрд. евро и страната е сред малкото, а вероятно и единствената в ЕС, за която в програмен период 2021 – 2027 г., ще има увеличен финансов ресурс спрямо периода 2014 - 2020 г. Това налага своеобразно изискване за поемане на споделена отговорност за максимално ефективно оползотворяване на средствата, защото страната реално има потребности, които следва да бъдат адресирани. Трябва да бъдат насочени усилия и към преодоляване на регионалните диспропорции, защото особено силно впечатление прави огромната разлика между БВП на глава от населението в столицата и например във Враца. Разбира, че има причини за всички тези процеси, но са нужни действия за обръщане на неблагоприятната тенденция по обезлюдяване на Северна България. В тази връзка, изрази мнение, че би било подходящо да се възобнови практиката за провеждане на заседания на Комитета за наблюдение извън столицата, защото основен принцип на регионалната политика е именно фокусът върху регионите. В този ред на мисли, ключова роля имат програмите в областта на транспорта, защото без адекватен транспорт, цялото население на страната ще се концентрира в столицата и останалите региони ще западнат, което е противно на логиката на регионалната политика на ЕС. В подкрепа на отправения призив от председателя на Комитета за наблюдение, апелира за максимално усвояване на разполагаемия бюджет в период 2014 – 2020 г. Подчерта водещата роля на принципа на партньорство в кохезионната политика. Впечатлена е от нивото на експертиза в България в областта на транспорта.

Конкретно за ОПТТИ отбеляза, че основите са добри, но има затруднения по определени проекти, свързани със сложните процедури по строителство или съобразяването с изискванията на екологичното законодателство, като например Автомагистрала „Струма“. Образно казано, програмите за финансиране на транспортната инфраструктура плащат цената за красотата на страната и нейното запазване.

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** напомни, че паралелно с транспортните програми по линия на кохезионната политика, едновременно се работи и по Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ), както и по Механизма за свързване на Европа (МСЕ), като някои от проектите по тях са с пряко отношение към финансираните дейности по ОПТТИ, защото са физически свързани. През следващата година ще трябва да се насочи внимание и към мерките по приключване на ОПТТИ. Всичко това е свързано със силно увеличение на задачите през следващите няколко години, респ. натовареността на структурите.

**Г-н Стефан Чайков (представител на АИКБ)** взе думата във връзка с прекъснатите вериги на доставки, галопиращата инфлация в Европа и света като цяло. Призова представителите на Европейската комисия да представят информация за възможностите да бъде удължен с една година периода за допустимост на разходите в програмен период 2014 – 2020 г. Промяната би била от ключово значение не само за България. Това ще даде възможност на бенефициентите да планират правилно и да завършат успешно проектите в програмния период.

**Г-жа Агнес Монфре (представител на ЕК)** поясни, че в последните седмици, този въпрос е обсъждан ежедневно в институциите на ЕС и отговорът е категоричен – не съществува такава възможност. Аргументацията е свързана с вече споменатото забавяне на ниво ЕС при одобрението на програмите за периода 2021

– 2027 г. Всяко допълнително забавяне ще затрудни сериозно в бюджетно отношение кохезионната политика на ЕС, което не може да бъде допуснато. Когато през 2025 г. стартират дебатите за бъдещето на Кохезионната политика, няма да има резултати от програмен период 2021 – 2027 г., респ. обосновка за финансирането ѝ след 2027 г.

ЕК събира данни и България ще получи своеобразен план за индексация, като ЕК ще представи законодателно предложение в тази насока. Допълнителна информация не може да бъде оповестена на този етап. Съществува реален проблем, никой не го отрича, но неговото решение не може да се търси чрез удължаване периода на допустимост на разходите.

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** допълни, че се обсъжда съвместна декларация на министрите на транспорта от Централна и Източна Европа (ЦИЕ), с която също се повдига темата за индексацията на цените и удължаването на периода за допустимост на разходите с една година.

## **СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 Г. И ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ ПОДГОТОВКА/СТАРТИРАНЕ НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 Г УО на ОПТТИ**

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** представи напредъка по ОПТТИ 2014 – 2020 г. след последното докладване пред КН (25-26.11.2021 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. Очерта и статуса на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. Финансовата информация е представена в евро и е актуална към 01.05.2022 г. Предоставената БФП по програмата е 87,05% от общия бюджет, а при сключените договори с изпълнители е достигната величина от 80,51%. Изплатените средства са 60,89%, верифицираните разходи са 54,95%, а сертифицирани разходи – 54,66%.

### Напредък по отделните приоритетни оси:

✓ Приоритетна ос 1 (жп инфраструктура) – предоставената БФП е 86,34%. Остава да бъде предоставена БФП по допълнителния проект „*Волуяк - Драгоман*“. Сравнително високо е нивото на сключените договори с изпълнители (74,90%), но изплатените средства са само 33,23%. Сертифицираните разходи са 24,05%. Обобщени бяха най-важните събития по оста след месец ноември 2021 г. По проект „*Пловдив – Бургас, Фаза 2*“ се изпълнява модернизацията на участък Оризово – Михайлово, системите за сигнализация и телекомуникации, строителни дейности по част от предвидените пътни надлези и др. На 18.04.2022 г. е прекратена процедурата по обществената поръчка за жп участък Ямбол – Зимница. Проектира се реконструкцията на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитацията на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа. В изпълнение е фаза 1 на проект „*Елин Пелин – Костенец*“. При обособена позиция 1 (*Елин Пелин - Вакарел*) се работи по двете тунелни съоръжения, като вече са прокопани 2 км. Обособена позиция 2 (*Вакарел – Ихтиман*) - на 08.12.2021 г. е издадено Разрешение за строеж за 9 км от участъка и на 10.04.2022 г. е стартирало строителството. Обособена позиция 3 (*Ихтиман - Костенец*) - в ход е проектиране, изграден е обектов офис, временни пътища за достъп, одобрение на доставчици и др. По допълнителния проект „*Волуяк – Драгоман*“ управляващият орган е одобрил формулярът за

кандидатстване (ФК) на 17.02.2022 г., който е представен за одобрение и от ЕК. Получени са коментари на 01.04.2022 г. и се отразяват от бенефициента, основно свързани със съответствието на ОВОС със специфичните консервационни цели за двете засегнати зони от мрежата НАТУРА 2000. Добрата новина е, че преди около две седмици е заседавал Националният съвет за биологично разнообразие към МОСВ и след продължителна дискусия, специфичните консервационни цели са одобрени (засягат и пътния проект за Автомагистрала „Европа“), като предстои и формалното им утвърждаване от министъра на околната среда и водите. В рамките на поставения срок от ЕК (01.06.2022 г.), УО трябва да върне отговор по ФК. В началото на месец май 2022 г. Министерският съвет е дал съгласие за предоставяне на БФП за проекта преди окончателното му одобрение от ЕК, като договарят ще бъде сключен на 12.05.2022 г. С това ще може да стартира процес по верификация на средствата, като до момента извършените разходи по проекта са от порядъка на 45 млн. лева, което ще допринесе и за финансовото изпълнение на оста и програмата. По другия допълнителен проект за „Модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на SCADA“, дейностите за ТПС Варна и Разград са в изпълнение. На 09.02.2022 г. е издадено Разрешение за строеж за ТПС Разград. За ТПС Русе е в ход оценка на офертите по повторно обявена процедура за възлагане на строителството. Забавянето при възлагането на строителството за ТПС Русе обуславя излизане на дейностите извън периода за допустимост на разходите по ОПТТИ. В отчетния период на 08.04.2022 г. е сключен договор за строителство (2,55 млн. евро), а на 11.03.2022 г. и договор за строителен надзор по допълнителния проект „От Изток към Запад – 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас“. Очаква се успешно приключване в рамките на 2023 г. Идентифицираните рискове по ПО1 включват: Необходимо ревизиране на ФК за проекта „Елин Пелин – Костенец“ за дефиниране финансирането и изпълнението между ОПТТИ и ПТС; Неосигурен пълен достъп до строителните площадки по критични участъци от големите проекти поради тежки отчуждителни и съгласувателни процедури до издаване на разрешително за строеж; Завършване на дейности по големите проекти извън периода за допустимост на разходите и осигуряване на допълнителен финансов ресурс за завършването им; Сериозен ръст в цените на суровините и материалите (в т.ч. енергийните ресурси), забавяне на доставките, изразена невъзможност при част от изпълнителите да спазват поетите договорни ангажименти (подадени предизвестия за неизпълнение и за възможност от изпадане в стопанска непоносимост);

✓ Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) - предоставената БФП е 77,91%. Сключените договори с изпълнители са 74,99%. Изплатените средства и сертифицираните разходи достигат съответно 67,37% и 60,60%. При благоприятно развитие по проекта за Автомагистрала „Европа“, показателите предполагат добро изпълнение на тази ос. На 10.05.2022 г. представителите на ЕК са посетили на място проекта за АМ „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“. Без да навлиза в технически детайли, председателят на КН поздрави бенефициента за постигнатия физически напредък (надвишава 91%). Обърна внимание на настъпилите непредвидени обстоятелства (свлачища), възпрепятстващи въвеждането в експлоатация. За Лот 3.2 бе представена кратка информация по отношение на екологичните аспекти, като бе обърнато внимание на продължителното обсъждане на темата и бе изразена надежда за цялостно завършване на магистралата, с оглед осигуряването на възможност за предоставяне на качествена транспортна услуга. За допълнителния проект за „АМ „Европа“ от км 15+500 до км 48+903, на 18.04.2022 г., ФК е изпратен на ДЖАСПЪРС. При представянето на напредъка по

ПО1 е посочена информация за напредъка при утвърждаването на специфичните консервационни цели, в контекста на жп проекта „*Волуяк - Драгоман*“. Планира се ФК да бъде процедиран към ЕК за одобрение до началото на есента на 2022 г. Очертани бяха рисковете по приоритетната ос включващи понастоящем затруднения от технически характер при строителството на АМ „*Струма*“ (свързани със свлачищни процеси), както и сериозен ръст в цените на суровините и материалите;

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) – финансовият ресурс е договорен и почти изцяло разплатен. Благодарение на проектите за метрото, оста е с почти 100% изпълнение. Проектите за шестте гарови комплекса също са с добро изпълнение, като изключение прави само проектът за гара Нова Загора, предвид статута ѝ на недвижима културна ценност, което блокира първоначално предвидената реконструкция. По-подробна информация по темата ще бъде представена от страна на НКЖИ;

✓ Приоритетна ос 4 (иновации, управление на трафика и безопасност) – предоставената БФП е 99,12%, а договорите с изпълнители достигат 96,26%. Изплатените средства са 75,18%, а сертифицираните разходи 62,43%. По-рискови са само два проекта, като при проекта на НКЖИ за *Системата за управление на влаковата работа (СУВР)* е акумулирано известно забавяне и съществува риск от излизане извън периода за допустимост на разходите. Договорът за предоставяне на БФП по проекта за внедряване на *Интелигентната транспортна система (ИТС) на АМ „Тракия“* ще бъде прекратен, за което преди няколко дни е постъпило уведомление от страна на бенефициента АПИ. Не е намерено решение на проблемите със съгласувателен и финансов характер, което да позволява изпълнение в рамките на периода за допустимост на разходите. Освободеният финансов ресурс няма да бъде загубен, а се предвижда да бъде насочен в ПО4 към проект на ДППИ, който е в изпълнение. Проектите във водния сектор, както и на „*Метрополитен*“ за автоматични перонни преградни врати, са с добър темп на изпълнение. На 23.03.2022 г. в гр. Варна е проведено заключително публично събитие за оповестяване на резултатите и ползите от проекта за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на *пристанищни приемни съоръжения за отпадъци*.

Подготовка и стартиране на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.:

Г-н Мартин Георгиев очерта напредъка след предишното заседание на Комитета за наблюдение (25-26.11.2021 г.). В ход са консултации с ЕК, като ревизирана версия на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., съобразно най-актуалните коментари в процеса на подготовка, е представена пред ЕК на 10.03.2022 г. Преди дни са постъпили бележки от страна на ЕК и се работи по отстраняването им. След което програмата ще бъде изпратена официално за одобрение. Бе изразена надежда, че на следващото заседание на КН ще може да се докладва, че програмата е одобрена от ЕК.

Бе предоставена възможност за отправяне на въпроси от страна на участниците в заседанието, с опция за детайлно обсъждане след представяне на информация от бенефициентите по отделните проекти.

**Г-жа Агнес Монфре (представител на ЕК)** отбеляза, че усвояването е ключов показател, но не бива да се забравя и значението на индикаторите по програмата, особено при приоритетна ос 1 (железопътен транспорт) и приоритетна ос 2 (пътен транспорт). Нужно е наваксване в темповете на усвояване на средствата по КФ. За ЕФРР проектите за метрото са осигурили необходимото изпълнение.

Апелира за окончателно решаване на екологичните въпроси с отношение към ОПТТИ, защото е извършен огромен обем от работа, като е взето предвид опазването на околната среда, в т.ч. биоразнообразието и са необходими само финални усилия за успешното завършване на процеса, което ще създаде възможност за ефективно използване на бюджета. По отношение на периода 2021 – 2027 г., напомни, че при неодобрение на програмата до края на 2022 г., ще се стигне до загуба на финансови средства. Затова е необходимо да бъдат положени максимални усилия за успешното приключване на процеса по финализиране и одобрение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. в рамките на 2022 г.

## **ОБСЪЖДАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА ГОДИШНИЯ ДОКЛАД ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ ЗА 2021**

*УО на ОПТТИ*

Обобщена информация бе представена пред членовете на КН под формата на кратък видео-материал, със синтезирана информация за изпълнението през 2021 г., в т.ч. информационни графики и фокус върху ключовите елементи от доклада. КН прие единодушно предложението Годишен доклад за изпълнение за 2021 г.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ.**

### **ОТЧИТАНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ ЗА 2021 Г.**

*УО на ОПТТИ*

Г-н **Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** даде думата на г-жа **Белякова** за представяне на напредъка и изпълнението на комуникационните дейности по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Г-жа **Миглена Белякова (главен експерт в УО на ОПТТИ)** поздрави присъстващите в залата и благодари за промяната в дневния ред, според която презентацията на комуникационните дейности минава по-напред, а не остава традиционно в края на заседанието. Отбеляза, че комуникацията е важна част от изпълнението на програмата и проектите. Пример за това е годишният доклад, който е представен по този нестандартен начин, използвани са много графични елементи и той е изготвен от УО, отдел „Мониторинг, информация и комуникация“.

Г-жа **Белякова** припомни, че мисията и целите на екипа от отдел МИК са разпространението на информацията за ОПТТИ и промотирането на проектите; подобряването на видимостта на Европейските политики и инициативи. За да бъдат изпълнени тези цели, се прилага специфичен подход на работа, защото комуникацията е специфична сфера на дейност и има своите особености. Приоритетно се залага на интегрираните комуникации, което означава, че се използват различни видове медии и канали, които работят заедно и съвместно, с цел постигане на по-добра синергия и консистентност на посланията, обхващане на по-голяма част от аудиторията и, съответно по-висока ефективност. Като подход в работата се използва показването на личните истории и добри практики. Информацията за програмата и проектите, която се предлага е винаги актуална; материалите, които се създават от екипа, са изготвени разбираемо и с достъпно съдържание, сложните проекти са обяснени с език, който би бил разбран от аудиторията.

Обърна внимание на няколко основни дейности по информация и комуникация в слайда на презентацията. Включени са дейности като: поддържане



на официален уебсайт на програмата, изпълнение на медийни кампании, изработване на аудио-визуални материали и съдържание, директна комуникация, социални медии, платформи, като в презентацията има няколко слайдове с пример от практиката.

Тя припомни, че официалният сайт на програмата се намира в Единният национален информационен портал [www.eufunds.bg](http://www.eufunds.bg), където всяка оперативна програма в България си има своя собствена подстраница. Специфичното е, че освен публикуването на списък на операциите и актуални новини, което се изисква по регламент, там се публикува информация за проектите, авторски видеоматериали и други. Според социологическите проучвания, които УО извършва регулярно, официалният уебсайт на Програмата се ползва с изключително доверие от аудиторията.

Г-жа Белякова продължи с представянето на медийните кампании, изпълнени успешно през последните няколко месеца. Една голяма регионална радио кампания с продължителност шест месеца е осъществена в четири региона на България, които включват областите Пловдив, Бургас, Русе и Благоевград. В тези четири региона е проведена кампания в местни радиостанции, като фокусът е бил комуникиране и популяризиране на проекти, които се изпълняват в региона и носят полза за гражданите. Кампанията е с продължителност шест месеца, сключени са 16 договора с местни регионални радиостанции. Г-жа Белякова изрази задоволство от това сътрудничество: съвместно с журналистите от медиите бяха създадени различни видове тематични материали, бяха пробвани по-нестандартни методи като радиоигри, интервюта; както и по-стандартни радиоформати - информации за изпълнението на проектите. В резултат от изпълнението на кампанията са излъчени над 3000 броя информационни материали, които, според статистиката са достигнали до почти 2 милиона слушатели на месец; информационните материали, които са излъчени в радиостанциите, са споделени допълнително онлайн през социалните канали на медиите.

Изложението продължи с представянето на националната кампания на ОПТТИ в печатни и онлайн медии. Обърна внимание, че са проведени няколко такива кампании, които надграждат регионалната радио кампания, т.к. кампанията е с национален характер и включваше много повече медии като брой и като вид, в случая - печатни и онлайн медии. Изпълнението на националната кампания е чрез външен изпълнител. В рамките на 2 години, съгласно договора, са изпълнени 5 национални кампании, всяка с продължителност 2 месеца. Във всяка кампания са включени 3 големи групи медии: печатни медии, онлайн медии, социални медии/ платформи като трети стълб. За кампаниите в печатните медии е направен подбор и добър микс от национални и регионални издания. Националните печатни медии включват най-популярните ежедневници, няколко вида на периодични и тематични издания, а от регионални печатни издания - най-четените медии във всяка една област на България. По отношение на онлайн медиите във всяка кампания са включени 10 новинарски сайта, 5 икономически издания и 2 електронни пощи, които са подбирани на база стандартизирани критерии за посещаемост и аудитория. Другата голяма група медии, които са включени в кампаниите са социални медии и платформи. ОПТТИ има развити 3 канала в социални медии и платформи: във Facebook, в Youtube и в Instagram. В хода на кампанията са промотирани успешно публикации в тези канали, като се достига до много по-специфична аудитория и до много по-голям обем виждания и преглеждания на материалите.

Г-жа Белякова продължи с информация за постиженията на онлайн кампанията, които бележат сериозен успех. За всяка една кампания има постигнати

над 11 милиона импресии, над 122 хиляди клика, публикувани 55 тематични статии в онлайн новинарските издания, които генерират общо над 150 хиляди уникални прочита. Социалните мрежи и платформи предоставят добра отчетност и статистика на кампаниите и публикациите. Чрез тази онлайн кампания успешно се проследява и се получава добра обратна връзка за това, от какво се интересува аудиторията, кое се гледа повече, как се гледа. На база на тази информация се съобразяват и планират следващи публикации и послания спрямо търсенията и очакванията на аудиторията.

Също така бе поставен акцент върху важен елемент от процеса на комуникацията – създаването на съдържание. Под „съдържание“ се разбира най – общо създаването и изготвянето на информация: текст, аудио, видео, графики и снимки, всичко това, което съпътства една публикация и създава обmena на информация. Изготвянето на съдържание е много важно, защото аудиторията и потребителите очакват към тях да тече регулярен информационен поток и да има постоянна комуникация. Бе даден пример с навиците на аудиторията и гледането на централна новинарска емисия: ако тя не се излъчи в обичайното време ежедневно, тогава аудиторията няма да се върне да гледа това предаване, защото е удовлетворила своите информационни нужди от друг източник. Аналогична е ситуацията със социалните мрежи, където отново трябва да има регулярни публикации. В каналите на ОПТТИ публикациите са планирани и организирани регулярно, стремежът е да има минимум един път седмично съдържание, което да поддържа интереса и да връща потребителите към каналите на програмата. Изработването на качествено съдържание в удовлетворяващи обеми е предизвикателство. УО има разработена стратегия как да се справи с това предизвикателство, като се следват два подхода: първият е чрез външна експертиза и външни изпълнители. Това се отнася до изготвянето на професионални визуални материали, снимки, заснемане на видео съдържание от въздуха, защото инфраструктурните проекти се виждат най-добре от високо - там се използва външна експертиза. Другият работещ подход е развитието на административния капацитет на експерти от УО, така че голяма част от комуникационните материали, включително, концепции и всичко друго, се прави от екипа по публичност в УО. Вече има изграден сериозен вътрешен капацитет.

Г-жа Белякова продължи с демонстрация на видео клип, заснет от екип на УО. Видеото разказва лична история, която е свързана е с жп гара Карнобат. Това видео до този момент е генерирало много висок интерес в Youtube - над 16000 гледания. В социалните канали на ОПТТИ жп тематиката е доста гледана, харесвана и коментирана.

След това тя представи информация, статистика и данни за аудиторията на ОПТТИ в социалните мрежи и платформи. В последните няколко години комуникацията на програмата е съсредоточена изключително върху онлайн активностите, което не изключва офлайн активности, които се изпълняват при възможност и подходящи условия. Напоследък, във връзка с COVID пандемията, се налага да бъдат развити повече социалните мрежи и канали.

Абонатите на програмата в страницата във Facebook са над 2600. Публикациите се преглеждат и споделят и от хора, които не са абонати, но тези 2600 души са твърда и лоялна аудитория, която е абонирана за страницата на ОПТТИ и получава регулярно всички информационни материали. Facebook е най-популярната социална мрежа в България, съгласно данните от проведени социологически проучвания, които са представяни на предходни заседания на КН. Показа графики, според които аудиторията във Facebook е сравнително

балансирана по следните показатели: полов признак, населено място, възрастова група, като преобладават хора на възраст между 35 и 54 години.

Г-жа Белякова направи сравнение с друга социална мрежа Instagram, където ОПТТИ също има профил. Instagram е младежки канал, съгласно социологическите проучвания. Тенденцията е сходна и при ОПТТИ: 27,6% са между 25 и 34-годишна възраст, 27,4% са между 35 и 44-годишна възраст. Любопитен факт е че близо 65% от лоялните последователи са мъже. Instagram е канал с по-специфична аудитория, съответно материалите, които се изготвят, са по-различни, т.е., това, което се публикува във Facebook, се различава доста като средство и като послание от това, което се вижда в Instagram. Става въпрос за едни и същи проекти, но в Instagram много повече са популярни красиви снимки на проектите, докато във Facebook се очаква да има малко повече текстова информация, като и повече снимки и видео съдържание.

По отношение аудиторията на ОПТТИ в Youtube – числено преобладават мъжете, но всички възрастови групи са представени балансирано. Абонатите на Youtube канала са над 2600 души, доближават се с тези във Facebook. Мониторинговите системи на всичките тези социални мрежи дават доста добра информация на администраторите, така че да може да се прецени къде, каква е аудиторията, какво търси, какво гледа, какво очаква. Вижда се, че тази аудитория не е една и съща за отделните платформи, а има разлики. Затова целта е да има покритие навсякъде, където е възможно, със съответните точни послания.

Обърна специално внимание на реален пример от практиката, една комуникационна кампания, която е в партньорство с инициативата „Европа в моя регион“. Тя е специално разработена и таргетирана за населението в Югозападна България, като темата е представяне на Софийското метро, на новата линия 3 на метростанция „Горна Баня“. Представлява специфичен транспортен хъб, защото съчетава много видове транспорт. Кампанията е проведена в периода декември 2021 г. – януари 2022 г. с продължителност близо 2 месеца. Каналите на разпространение са основно Facebook и Instagram. Концепция на кампанията е разработена от екипа на УО в 5 последователни елемента, които включват текстове, снимки, инфографики – похвати, които са информативни и интересни за аудиторията. Използвани са всички възможности, които дава Facebook, като Carousel, Slideshow и лична история – видео, което се разпространи във Facebook и се промотира допълнително. Като очакван резултат бяха предвидени 784 хиляди импресии, а на практика са постигнати двойно повече импресии - 1 588 000 броя. От статистическите данни става ясно, че над 407 000 реални потребители са успели да видят кампанията.

Г-жа Белякова демонстрира на присъстващите на заседанието изработеното видео за кампанията, с което приключи своята презентация.

**Г-жа Агнес Монфре** изрази мнение, че комуникацията не трябва да бъде последна в дневния ред на заседанията, защото е същината на процеса. Бенефициентите на програмата са най-добрите посланици, а най-доброто е да се отиде до крайните потребители на проектите, както бе показано във видеото на участниците в КН. Тези истории показват наистина какво се е променило, както при дамата от видеото. Крайните ползватели са героите, които показват историята на европейската политика, те показват каква промяна носи съвместната работа и усилия. Г-жа Монфре окачества комуникационните дейности на екипа от УО като добра практика и изрази мнение, че този пример трябва да бъде споделян и показван пред други колеги от ЕС. Тя сподели, че думите на крайния потребител са най-добрата промоция и най-доброто представяне за транспортната политика в

България. Обърна внимание на подхода за използване на интегрирани канали в комуникацията, като по този начин каналите не са конкурентни помежду си, а всеки подпомага другите и си сътрудничат. Изрази задоволство от представения анализ на аудиторията, на база на което се дефинират целевите групи и се определя подхода за тяхното достигане и начина на комуникация. Facebook, Youtube и Instagram са трите канала, които се ползват на национално ниво в България и те се използват ефективно. Г-жа Монфре благодари за презентацията и препоръча опитът от изпълнените мерки по публичност и информация да бъде споделен с други PR специалисти и специалисти по комуникация.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР; ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.**

*Национална компания „Железопътна инфраструктура“*

**Г-жа Жулиета Атанасова (заместник генерален директор, Национална компания „Железопътна инфраструктура“):**

Госпожа Атанасова поздрави участниците в Комитета за наблюдение и представи себе си и екипа от НКЖИ, след което продължи с информация за проектите. Обърна внимание, че на първия слайд са представени проектите, които са в процес на изпълнение по ОПТТИ, проектите по Механизма за свързване на Европа и проектите за техническа помощ.

Г-жа Атанасова обясни, че за всички проекти по ОПТТИ има осигурен финансов ресурс. Изключение прави единствено „Волуяк – Драгоман“, за който в момента се подписва договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. По програмата се изпълняват два от най-големите инвестиционни проекта в настоящия период: „Елин Пелин – Костенец“ и „Пловдив – Бургас“, Фаза 2. Изпълняват се и проекти за ремонт и модернизация на приемни здания на 6 ключови гари, някои от тях са приключили. Шестте гари са: Подуяне, Искър, Казичене, Карнобат, Стара и Нова Загора. Г-жа Атанасова поясни, че успоредно с реализацията на големите инвестиционни проекти в НКЖИ с финансиране от оперативната програма, се изпълняват и редица проекти за техническа помощ за подготовка на железопътното направление от София до границата с Република Северна Македония и развитието на железопътните възли Варна, Русе и Горна Оряховица.

Продължи с проекта „Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, Фаза 2“ и поясни, че обхваща доста компоненти. Един от най-големите компоненти е договорът за сигнализация и телекомуникация, който включва изграждане на сигнализацията в 18 гари, компютърни централизации, система за влаков контрол ETCS - ниво 1, система за диспечерска централизация в участъка Маноле - Белозем, система за влакова комуникация GSM-R, която включва изграждане на 33 броя базови GSM-R станции и полагане на оптични кабели. Напредъкът по договора е 40%. Изпълняват се строителни работи от 26.04.2021 г. Изпълняват се дейности по тръбоканална мрежа, също така и фундаменти за GSM-R кулите.

Следващ компонент по проекта е изграждането на надлези и подлези на мястото на съществуващите прелези. По линията Пловдив-Бургас, Фаза 2 са премахнати 30 броя прелеза, като на тяхно място се изграждат около 29 надлеза, 1 подлез и една пешеходна пасарелка.

Другият голям компонент от проекта е за модернизацията на участък „Оризovo – Михайлово“, който включва два етапа. Единият е за проектиране и за

изпълнение на дейности в гарите Оризово и Чирпан, по които в момента се извършват строителни дейности. Вторият етап, който е по-мощният етап, включва междугарието Оризово-Михайлово, който в момента е в етап на техническо проектиране, което приключва и предстои през месец юни/юли 2022 да бъде подадено заявление за одобрение на техническия проект и издаване на разрешение за строеж. Включени са дейности по подновяване на железния път, реконструиране на мостове, реконструкция на контактната мрежа, изграждане на тунел от около 800 метра, модернизация на тягова подстанция Чирпан, премахване на прелези, както и подновяване на сигнализацията в гарите.

По компонента за изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград - Айтос, тя поясни, че процедурата предстои да бъде стартирана. Изпълнението ѝ не е твърде продължително и ще отнеме около 8 месеца.

Информира, че в отсечката Ямбол – Зимница при гара Завой, няма избран изпълнител. Наложило се е да се прекрати процедурата за избор на изпълнител и в най-кратък срок предстои обявяването на нова процедура. Акцентира, че това е една от причините, поради която ще се излезе извън срока за допустимост на разходите.

Относно гара Зимница (реконструкция на стрелковото развитие на гарата и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа) - проектирането приключва, съгласуването на техническия проект също е на финален етап, предстои издаване на разрешение за строеж. Ще бъде подновен железният път, ще се реконструира коловозното развитие, ще се поднови контактната мрежа в двете гари и също така, ще бъде инсталирана компютърна централизация в гара Зимница.

Тя подчерта, че по проект „Пловдив – Бургас“, Фаза 2, има 2 приключили договора: Скуtare – Оризово и Стралджа – Церковски. Поясни снимките от слайдовете на приключилите проекти, както и клипа с ремонтни дейности на гара Чирпан. По проекта остава да се открие процедурата за избор на изпълнител за Ямбол – Зимница при гара Завой, защитния лесопояс в междугарието Черноград – Айтос и една процедура с 2 позиции за общо 4 пътни надлеза. Очакваният срок за завършване на проекта е до средата на 2024-та година.

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** прекъсна г-жа Атанасова с уточняващ въпрос относно финансовата стойност на тази част, която остава за изпълнение през 2024 г. (извън срока на допустимост на разходите по програмата).

**Г-жа Жулиета Атанасова** поясни, че направените изчисления за дейностите, които ще излязат извън срока за допустимост на разходите са около 88 млн. лв.

Г-жа Атанасова продължи с представянето на проект „Модернизация на железопътен участък Елин Пелин – Костенец“. Отбеляза, че реализацията на този участък е едно голямо предизвикателство за НКЖИ, поради мащаба си, броя и дължината на съоръженията. По проекта ще бъдат изпълнени 10 броя тунели, 2 двутръбни, 8 еднотръбни, с обща дължина над 20 километра. Тунел 2, който в момента е един от тунелите, които се изпълняват е с дължина от 6800 метра. Мостовете, виадуктите и естакадите по проекта са 24 броя, като най-дългото високо съоръжение по проекта е с дължина 735 метра. Проектът ще се изпълнява в две фази. Първата фаза се изпълнява по ОПТТИ, а следващата фаза ще се изпълнява в Програма „Транспортна свързаност“. Всички големи договори за строителство и строителен надзор са сключени. Поясни, че общият физически напредък е над 11%,

това е общия напредък на целия проект, който трябва да се изпълни по двете Програми. Условно проектът е разделен на 3 лота.

За Лот 1 има издадени няколко разрешения за строеж, който е от гара Елин Пелин до междугарието след гара Вакарел. Там са издадени разрешения за строеж за Тунел № 1 и Тунел № 2, като напредъкът по Тунел № 1 е около 50%, тъй като той е по-малкият от двата тунела. Тунел 2 е дългият тунел, с дължина 6800 метра, от който са изпълнени почти 10%.

За Лот 2 има издадено разрешение за строеж за 9 километра от този договор. Стартирани са строителни дейности. Максималният срок за изпълнение на Лот 2 е 48 месеца от датата на подписването (от месец юли 2020 г.).

За Лот 3 към настоящия момент все още няма издадени разрешения за строеж. Максималният срок за изпълнение е 64 месеца от месец юли 2020 г. Включени са 2 тягови подстанции: Казичене и Ихтиман. За тях има одобрени подробни устройствени планове, извършена е оценка на техническите проекти за съответствието с техническите спецификации за оперативна съвместимост. Проектирането за тягова подстанция Ихтиман е приключило, предстои съгласуване на проекта и издаване на разрешение за строеж. За Казичене предстои да приключи проектирането на тяговата подстанция.

Тя акцентира върху ползите от проекта: спестено време за пътуване, намаляване броя на инцидентите, осигуряване на достъп на хора с намалена подвижност, намаляване на вредните емисии. Тези ползи ще бъдат видими след приключване на проекта.

Планираният срок за приключване на Фаза 1 от проекта е края на 2023 г.

Изпълнението на проект *„Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман“* също е разделено в 2 фази. Фаза 1 се изпълнява в момента и обхваща модернизацията на жп. линията с всички физически работи, касаещи трасето и проектните параметри. Фаза 2 ще включва завършване на строителството и разработване и внедряване на дейностите по сигнализация, които обхващат и изпълнението на ERTMS (European Railway Traffic Management System – Европейска железопътна система за управление на трафика). Финансирането на Фаза 2 ще бъде по Програма *„Транспортна свързаност“*. Предстои подписване на договора за безвъзмездна финансова помощ. Има одобрение на формуляра за кандидатстване от управляващия орган и предстои одобрение от Европейската комисия. Фаза 1 е разделена на 2 обособени позиции. Обособена позиция 1 е участъкът *„Волюяк – Петърч“*. Има избран изпълнител, има приключени отчуждения. За Обособена позиция 2 – участък *„Петърч – Драгоман“*. За този участък отчуждителите процедури все още не са приключили. Издадено е разрешение за строеж за гара Драгоман, което е влязло в сила. Тя поясни, че по отношение на внедряване на системата за ERTMS е подготвена процедура и планираното обявяване на тази тръжна процедура ще бъде през м. май 2022 г. Г-жа Атанасова представи ползите, които се очаква да има от проекта и ще бъдат видими след приключването на проекта, след изпълнението на индикаторите, след достигането на всички заложи цели.

Планиран срок за приключване на Фаза 1 от проекта: края на 2023 г.

Тя продължи с още един допълващ проект – *„Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“*. За тяговите подстанции Разград и Варна в момента се изпълняват

дейности, техническото проектиране е приключило, съгласувателните процедури са приключили, издадени са разрешения за строеж. За тягова подстанция Варна физическият напредък е 14%. За Разград – малко по-малко, тъй като строителните дейности там са започнали през месец април 2022 г. Г-жа Атанасова отбеляза, че за тягова подстанция Русе предстои избор на изпълнител. Тя изрази надежда, че скоро ще има изпълнител, което не е много успокоително, тъй като изпълнението на тази част от проекта ще излезе извън срока на допустимост на разходите. Договорите за строителен надзор за тези подстанции са сключени. Срокът за завършването на този проект е средата на 2024 г.

Г-жа Атанасова представи проект, който създава връзка между гара Владимир Павлов и пристанище Бургас – *„От изток към запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“*. Основните процедури по него са приключили, има избрани изпълнители и в момента този проект е в процес на изпълнение, и се очаква да бъде завършен в срока за допустимост на разходите.

Проектите за техническа помощ, изпълнявани по ос 1 (жп проекти) на ОПТТИ, са 2 – за подготовка на *„Жп линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Р. Северна Македония“* и за подготовка на проект *„Развитие на железопътни възли Русе, Варна и Горна Оряховица“*.

По ос 3 (интермодалност) на ОПТТИ се изпълнява реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене и реконструкция на гарови комплекси Карнобат, Стара Загора и Нова Загора. Ползите от изпълнението на гаровите комплекси са по отношение на конструктивно укрепване, енергийна ефективност, осигурен достъп за хора с увреждания и в неравностойно положение, архитектурно обновяване, подобряване и развитие на организацията и обслужването на гарите.

По приоритетна ос 4 (иновации, управление на трафика и безопасност) се изпълнява проект *„Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ“*. Проектирането е одобрено и в момента се изпълняват дейности по разработка на самата система, след което следва внедряването на системата за управление на влаковата работа (СУВР).

Тя обърна внимание за новите рискове, които съпътстват изпълнението на проектите от войната в Украйна и последиците от COVID. За това, че строителите по основни строителни договори, които в момента доставят материали, са представили уведомления за настъпване на кризисна ситуация. Някои споделят, че изпадат в стопанска непоносимост, във връзка с драстичното увеличаване на цените на материалите, със забавените доставки. Идентифицираните рискове са за изпадане в стопанска непоносимост за изпълнителите, натрупване на допълнително закъснение в изпълнението на договорите и възможност за незавършване на проектите в срок и неусвояване на европейските средства.

В заключение г-жа Атанасова представи планираните проекти по Програма „Транспортна свързаност“, по Механизма за свързване на Европа, по Плана за възстановяване и устойчивост, както и проектите за техническа помощ. Увери, че НКЖИ ще продължи да изпълнява последователната си политика за подобряване качеството на предлаганите услуги – намаляване на времето за пътуване и повишаване на безопасността. Ще продължава да работи и за изграждане и модернизация на участъци от приоритетните железопътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа, внедряване и доизграждане на системи за управление на трафика, подобряване на интермодалността, създаване на по-добри

условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт, както и продължаване на изпълнението на проекти за техническа помощ, без които не може да се планира и изпълнява строителство.

По Програма „Транспортна свързаност“ се предвижда завършване на модернизацията на „Елин Пелин – Костенец“, на „Волюяк – Драгоман“, модернизация на жп отсечките „София – Перник“ и „Перник – Радомир“, изграждане на железопътната връзка между България и Северна Македония, доизграждане на съоръженията по жп линията „Карнобат – Синдел“, внедряване на ERTMS по линии, извън горепосочените и модернизация на тягови подстанции Видин, Бойчиновци, Брусарци и Димово. При наличие на финансови ресурс по програмата се планира и проекта за модернизация на железопътен възел Пловдив, Фаза 2.

По отношение на плана за възстановяване и устойчивост проектите, включени в него са за изграждане на интермодален терминал Русе и внедряване на ERTMS Ниво 2 по жп линията „Русе – Каспичан“. По Механизма за свързване на Европа се предвижда модернизация на част от линията „Радомир – Гюешево“ -, както и модернизация на линията „Видин – Медково“, в участъка „Срацимир – Медково“; модернизацията на железопътната връзка между България и Сърбия, в участъка „Драгоман – граница с Република Сърбия“. По отношение на ERTMS, тя подчерта, че към момента се предвижда в рамките на плана да бъдат изпълнени проекти за внедряване на системата в железопътен участък „Елин Пелин-Септември“. При осигуряване на финансиране НКЖИ има готовност за реализация на още проекти за внедряване на ERTMS.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари на г-жа Атанасова и отбеляза, че тези проекти са доста сложни, тежки за изпълнение, независимо че, трябва да се подходи и критично към някои аспекти. Независимо от това, трябва да се признае, че от НКЖИ полагат доста усилия. Поиска разяснение за ангажимента за изпълнение на Елин Пелин – Костенец, според решение на Министерския съвет.

**Г-жа Жулиета Атанасова** потвърди, че към настоящия момент предвидените дейности, които са включени за изпълнение по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, ще бъдат изпълнени в рамките на срока за допустимост на разходите и средствата, предвидени за тях, следва да бъдат усвоени.

**Г-н Георгиев** благодари и поясни, че стойността е много голяма и всякакви движения в каквато и да е посока, могат да имат силно неблагоприятни последици върху изпълнението на ОПТТИ. Г-н Георгиев даде думата на г-н Вълко Станев.

**Г-н Вълко Станев(БХК)** попита дали не е по-изгодно за изграждането на тунелите да се използва машината, която е изграждала тунелите на софийското метро.

**Г-н Тодор Тодоров (Представител на „Метрополитен“ ЕАД)** поясни, че това не е възможно, тъй като машината е собственост на изпълнителя, който изпълнява съответния участък и е проектирана конкретно за метрото.

**Г-жа Жулиета Атанасова** допълни, че тунела се изпълнява по Нов австрийски метод, който изключва използването на тунелопробивна машина. От проведените проучвания и консултации този метод се е оказал най-подходящ.

**Г-н Стефан Чайков (представител на АИКБ)** предложи на следващите заседания на КН фокусът да не е толкова върху цифрите и кога е издадено разрешение за строеж, или какъв е напредъкът, а по-скоро фокусът да е върху



проблемите, които възникват за всеки отделен проект, да се представят възможните решения и каква евентуална помощ може да се очаква от Комитета за наблюдение. Както и отново апелира към представителите на ЕК периодът на допустимост на разходите да бъде удължен с една година.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари и отбеляза, че дискусиите са станали по-технически и не всеки разбира какво се говори. Отправи молба към НКЖИ да представи какви са исканите увеличения на договорите и от къде произхождат тези увеличения. Да се представи как се използват направените към изпълнителите авансови плащания, кое е добра практика и кое не е. Това ще помогне и на УО при подготвянето на договорите за БФП.

**Г-жа Жулиета Атанасова** потвърди, че може да се направи анализ. Тя отбеляза, че изпълнителят получава аванс в началото след подписването на договора, след представяне на необходимите гаранции или застраховки. В повечето случаи договорите на НКЖИ са за инженеринг, проектиране и строителство. Средно проектирането е около една година. В това време, докато се одобри техническият проект, изпълнителят принципно не се наема да поръчва материали, докато не се уточнят количествата по техническия проект. НКЖИ съветва изпълнителя по-рано да поръчва материали, защото всичко изисква време. А понякога се случва няколко изпълнители да търсят едни и същи материали по едно и също време. Изпълнителят може да предположи какви количества ще са необходими. Но това е препоръка и не може да се разбере за какво точно изпълнителят използва предоставения аванс.

По отношение на исканията на изпълнителите за индексация на договорите, уведомленията са от най-различно естество. Например ако даден договор е за 5 млн. лв., един изпълнител може да поиска 30% отгоре, друг да индексира исканията за плащания, трети пък предлага да се индексира договорът на базата на формула от ФИДИК. За това е необходимо НКЖИ да има един подход, необходим е много сериозен анализ.

**Г-жа Силвия Кузманова (началник отдел „Финансово управление“, УО)** попита каква е стратегията на НКЖИ по повод исканията на изпълнителите за индексация и как смятат да продължат да управляват договорите, така че изпълнителите да продължат да изпълняват тези договори.

**Г-жа Жулиета Атанасова** поясни, че във всеки от договорите на НКЖИ е записано, че цената е крайна и не подлежи на промяна, т.е., не може да се инициира промяна на договорите, увеличаване на стойността. Ако от НКЖИ предложат индексация, не се знае дали няма да бъдат санкционирани на следващ етап, например при верификацията на разходите.

**Г-жа Силвия Кузманова** уточни, че НКЖИ може да индексира договорите, без да представя допълнителната сума за възстановяване по програмата. НКЖИ би могла да осигури собствени средства за покриване на увеличението. Тя отново попита каква е стратегията на НКЖИ.

**Г-жа Жулиета Атанасова** отвърна че, рискът е много голям и към настоящия момент НКЖИ не може да осигури такъв ресурс.

**Г-жа Кузманова и Г-жа Атанасова** се съгласиха, че съществува риск изпълнителите да спрат да работят. В тази връзка НКЖИ търси подкрепа и съдействие за решаване на проблема.

**Г-н Мартин Георгиев** отбеляза, че вече има опит и стремежът на бенефициента всички разходи да се прехвърлят по програмата, доста често води до повече проблеми и финансови корекции, с оглед допустимостта на разходите.

**Г-н Зоринчо Йорданов (КТ „Подкрепа“)** благодари и обобщава, че от изказването на НКЖИ, се вижда, че нещата не са много добре, има доста рискове по оперативната програма. Попита дали НКЖИ има методика, по която освен да дефинират и оценяват рисковете, предвиждат и мерки за тяхното управление. Той подчерта, че рискът е управляем когато се предприемат съответните мерки.

**Г-жа Жулиета Атанасова** поясни, че всеки проект си има план за управление на риска и този план за управление на риска се актуализира, като в него се включват и мерките за преодоляването.

**Г-н Ясен Марков (началник отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, УО)** допълни, че е абсолютно съгласен – ако рисковете само се идентифицират и се споделят с аудиторията, това не е достатъчно. Поясни, че колегите от НКЖИ преди около месец са дали едно предложение за законови промени, с което се адресира един от големите рискове, по-точно, забавянията в осигуряването на терени и съответно разрешаването на строителството. НКЖИ анализира и представя конкретни предложения. Също така има и инициатива на Министерството на Регионалното развитие и благоустройството за промяна на законодателството в областта на планирането и изпълнението на строителството. Г-н Марков обобщава, че това е накратко по отношение на управлението. По отношение на идентифицирането и оценката, той подчерта, че колегите от НКЖИ имат планове за управление на риска за всеки един от проектите и така се върви към една количествена оценка на риска в последната една година, като за всеки един от големите проекти се изисква да се оценяват 10-те големи риска и тяхното влияние. Той увери, че се работи по този въпрос и винаги има какво да се подобри.

**Г-н Стефан Чайков (представител на АИКБ)** обърна внимание, че има вътрешно противоречие в изказването на НКЖИ по-горе. Той поясни, че не би могло едновременно да не се знае какъв ще бъде обемът на допълнителните средства, които са необходими и в същото време да се знае, че това, с което се разполага, не е достатъчно и няма такъв бюджет. Подчерта, че в момента има съгласувателна процедура за методика за индексация на цените по всички строителни договори в страната. Той направи това пояснение и за представителите на Европейската комисия, които присъстваха на заседанието. Тази стъпка според него ще намали риска от отказ на строителите да довършат проектите. Изрази готовност КН да помогне за решаването на проблемите и ако е необходимо да има допълнителни срещи.

**Г-н Мартин Георгиев** направи уточнение по отношение фазирането на проектите. Донякъде се приема, че фазирането е чисто финансово. Но това не е точно така. Освен това новата програма е с ограничен бюджет и вече има очертани проекти. Също така с едно непрекъснато отлагане, някои проекти могат да излязат и извън срока на допустимост и на новата програма. Необходимо е НКЖИ да има яснота какво може да бъде изпълнено до края на 2023 г. и да се види дали някои дейности не е по-добре да се изпълнят с национален бюджет вместо да се прехвърлят към следваща програма. Коментарът се отнася и за проектите на АПИ. Необходимо е да се направи добър анализ, за да няма загуба на средства.

**Г-н Николай Нецов (държавен експерт, МС)** отбеляза, че е запознат с методиката за индексация на цените и изрази мнение, че същата няма да реши проблема с изменението на договорите. Методиката може да каже евентуално колко и как да се индексира стойността на договорите, но трябва да се помисли за законово основание, дали ще бъде чрез Закона за обществените поръчки, чрез форсмажор или по някакъв друг начин. Той предложи да се помисли с Агенцията

за обществени поръчки кое да е законовото основание за изменение на всички тези договори, а самата методика вече би могла да посочи как точно.

**Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС)** благодари за коментара.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.**

### **ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г**

*ИА „Проучване и поддържане на река Дунав*

**Г-н Божидар Янков (директор на дирекция, ИАПД)** представи статуса на Проект „*Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване*“. Проектът е с период на изпълнение 29.01.2018 – 30.09.2022 и стойност - 20 632 677,38 лв.

Състои се от няколко компонента:

- Доставка на тръби за изграждане на плаващ тръбопровод за прехвърляне на драгажната маса. Той подчерта, че драгажните дейности не са свързани с изземване на наносни материали от реката. Драгажната маса, издрагирана от корабоплавателния път, се депонира обратно в реката, на подходящи места.
- Доставка на драгажно съоръжение – „Янтра“. Драгата е построена в Нидерландия и е била доставена през м. март 2021 г. Официалната церемония по наименуване е извършена през м. юни 2021 г.
- Доставката на понтон – плаващо несамостоятелно съоръжение.
- Доставка на шалан
- Маневрен кораб „Искър“ – специализиран многофункционален съд, който маневрира драгажното съоръжение, понтона и шалана.

Г-н Янков отправи покана за наименуването на кораба с официална церемония на 14.05.2022 г.

*Бе представено кратко видео от доставката на отделните компоненти по проекта.*

Бяха представени ползите от проекта:

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

Г-н Янков сподели идеите на ИАПД за програмен период 2021-2022 г.:

- Ремонт на оперативен кей в лимана на ИАПД, с индикативна стойност 4,5 млн. евро
- Доставка на специализиран кораб за обслужване на бреговата сигнализация, с индикативна стойност 10 млн. евро
- Доставка на самостоятелна драга, с индикативна стойност 7,5 млн. евро

*Бе представено кратко видео с примерна самостоятелна драга.*

**Г-н Мартин Георгиев** благодари на г-н Янков и даде за пример ИАППД за това, че са успели да съвместят дейности, финансирани от МСЕ и дейности, финансирани по ОПТТИ. Поясни, че все повече нараства значимостта на водния транспорт и проектите допринасят за подобряване на плавателния път.

**Г-н Янков** благодари на управляващия орган за доброто сътрудничество и своевременно придвижване на подадените от агенцията документи по проектите и цялостната организация на работата.

### **ЗАКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО**

**Г-жа Монфре** изрази благодарност за посещението в Русе на 09.05.2022 г. Проектите допринасят за плаваемостта по реката и създават условия за развиване на различни дейности и на икономиката. Изрази впечатление и от използването на различни инструменти за изпълнение на проекти (МСЕ и ОПТТИ), което не е лесно, но може да служи като пример за останалите бенефициенти. Като добра практика г-жа Монфре даде и доброто времево изпълнение между отделните оперативните програми между два програмни периода, както и между отделните инструменти, трансгранични и международни проекти и самата подготовка.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари за хубавите думи и изрази надежда ИАППД да демонстрира новата техника и през програмен период 2021-2027 г.

**Г-н Янков** направи предложение за провеждане на заседание на комитет за наблюдение в Русе.

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

### **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР; ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.**

*Агенция „Пътна инфраструктура“*

**Г-н Мартин Георгиев** откри втория ден на 17-то заседание на КН на ОПТТИ, като даде думата на представителите на Агенция „Пътна инфраструктура“, които да презентират изпълняваните от тях проекти. Той обърна внимание, че участие ще вземе и г-жа Николина Чапанова – член на Управителния съвет на Агенцията.

**Г-жа Златка Петева** (Директор на дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“) представи информация относно изпълняваните проекти по ОПТТИ, както и подготвяните такива по ПТС 2021-2027 г. В процес на изпълнение по ОПТТИ са участъците от Лот 3.1 на АМ „Струма“; двата участъка от АМ „Европа“, както и подготовката и проектирането на Път I-1 (E-79) „Видин - Монтана - Враца“ и на АМ „Русе – Велико Търново“.

Г-жа Петева представи обобщената финансова информация за изпълняваните от АПИ проекти по ОПТТИ: общата сума на безвъзмездната финансова помощ е близо 871 млн. лв., договорените средства са приблизително 888 млн. лв., а разплатените средства са 779 млн. лв., което е 88% от договорените средства с изпълнителите. Разликата между договорените средства и средствата, които са отпуснати по Безвъзмездна финансова помощ се дължи на факта, че

връзките на Лот 3.1 и Лот 3.3 от АМ „Струма“, които попадат в обхвата на участъка от Крупник до Кресна - Лот 3.2, се финансират с бюджетни средства.

Г-жа Петева напомни, че *Лот 3.1 на АМ „Струма“* е с приблизителна дължина от 12,6 км, като от тях първите 6,5 км са въведени в експлоатация още през 2019 г. В края на този участък следват 500 м дълбока траншея, висока над 300 м, в която, както вече бе докладвано и на предходния КН, е регистрирано свлачище. Предприети са действия от страна на АПИ, като са били разгледани много вариантни решения за укрепване на констатираното свлачище. Има избран вариант, който, според експертите, от техническа и икономическа гледна точка, ще осигури най-дълготрайна експлоатация на магистралния участък.

Продължи с представянето на напредъка за участъка, който е от Лот 3.1 след *Тунел „Железница“*: първите 3 км са завършени и е подадено искане за назначаване на държавна приемателна комисия за приемане на участъка и въвеждане в експлоатация. Следващите 3 км от този участък, от една страна ситуационно попадат в обхвата на ОВОС за *Лот 3.2 на АМ „Струма“*, от друга страна са включени в договора на избрания изпълнител за Лот 3.1. Тъй като там има редица екологични проблеми, към момента все още няма разрешение за строеж.

Докладва и за изграждащия се мост в първия подучастък на тунел „Железница“ – съоръжението е изпълнено по метода на потактовото избутване и е напълно завършено, остават леки довършителни работи като: полагане на хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация и дейностите, които следва да се изпълнят в участъка, след като се укрепят констатираните свлачищен процес. Физическото изпълнение на участъка е 98%, а финансовото – 95%.

Представи напредъка по самия Тунел „Железница“, който се строи по Нов австрийски метод. Тунелът е прокопан. Спойката между тръбите е направена още в началото на 2021 г. Към момента се изпълняват довършителни работи в тунела, асфалтови работи, довършителни също по системата SCADA, която ще управлява 11 системи за сигурност. След самия тунел има мостово съоръжение, което също е завършено. Поставени са и ограничителните системи. Завършена е хеликоптерната площадка и пътят за достъп до нея.

Г-жа Петева завърши с последния подучастък от Тунел „Железница“ – подучастък 3, който е с дължина 1,4 км. Постигнат е приблизително 85% финансов и физически напредък. В този участък също има свлачище, като същото е регистрирано в Регистъра на свлачищните райони в България. АПИ е разгледала няколко решения за изпълнение и укрепване на участъка, има избран вариант, който се процедурира съгласно Закона за устройство на територията. До края на м. ноември 2022 г. се планира укрепването на свлачището и цялостното завършване на участъка да са факт.

Тя представи информация и за най-сложния участък от *Лот 3 на Автомагистрала „Струма“* – от Крупник до Кресна. Към момента се изпълняват единствено подготвителни дейности, в т.ч. смекчаващи мерки за съхраняване на биоразнообразието и повишаване на пътната безопасност. Агенцията е сключила договор, в рамките на който е изготвен технически проект и са стартирали дейностите по отношение на пътната безопасност в участъка. Изготвен е анализ, изследвани са всички криви за видимост и е направено предложение за цялостна забрана на изпреварването в Кресненското дефиле. Всички криви ще бъдат обезопасени със съответната сигнализация. Предстои да бъдат монтирани 3 стационарни камери за видеонаблюдение, които да следят скоростта, тъй като тя ще бъде ограничена. Към момента е въведена временна организация в участъка, като е положена жълта маркировка за забраняване на изпреварването и скоростта е

ограничена до 50 км/ч. Като втори етап от мерките за повишаване на пътната безопасност ще бъде въведено цялостно видеонаблюдение в участъка, ще бъдат подменени всички еластични огради и ще бъде изградена пасарелка за преминаване в участъка преди Кресна (на Кресненското ханче). По отношение на мерките за биоразнообразие, изготвеният технически проект е представен в Министерството на околната среда и водите, но все още не е съгласуван. Г-жа Петева информира, че от МОСВ са изразили мнение, че тези мерки следва да бъдат изпълнени и потвърдени, след като бъдат определени специфичните консервационни цели за двете защитени зони, които се засягат от проекта - Кресна и Илинденци. Изискан е допълнителен анализ от Агенцията за доказване на ефективността на тези мерки. Мерките са предварителни и Агенцията подготвя съответните документи, които да представи в кратък срок.

Продължи със следващия проект, който е включен допълнително в обхвата на ОПТТИ – участъкът от *Автомагистрала „Европа“* от Драгоман до Софийски околовръстен път. Отсечката е разделена на 2 участъка: от Драгоман до Храбърско, който е завършен и въведен в експлоатация, като финансирането е било с бюджетни средства; от Храбърско до Софийски околовръстен – за него е подписан договорът за СМР. Изготвен е технически проект и към момента се процедира одобряването на ПУП. Планира се поетапно издаване на разрешения за строеж, като първото такова се очаква да бъде издадено до края на м. юни 2022 г. За целия участък от Драгоман до Софийски околовръстен път е подготвен формуляр за кандидатстване и е представен на ДЖАСПЪРС за преглед. В първия участък се засяга една защитена зона и се налага да се изчака одобрението на специфичните консервационни цели.

Г-жа Петева посочи, че по отношение на проекта за подготовката на *АМ „Русе – Велико Търново“*, повечето дейности са изпълнени, като предстои изпълнението на мерките по комуникация и информация, както и процедура по възлагане на изготвяне на доклад за предварителна оценка за съответствие на идейния проект. Крайният срок за изпълнение на проекта е до края на 2022 г. По отношение на подготовката на Видин – Монтана – Враца: крайният срок за изпълнение на договора за безвъзмездна помощ бе до края на 2021 г. Представено е искане за окончателно плащане и окончателен доклад на проекта.

Продължи презентацията си с информация относно **проектите за програмен период 2021 – 2027 г.**, като припомни, че участъкът от *АМ „Струма“ Лот 3.2* бе предложен и включен в проекта на Програма „Транспортна свързаност“. Към м. май 2022 г. няма съществен напредък по отношение на изпълнението, тъй като, следва да бъдат определени специфичните консервационни цели за двете защитени зони в рамките на проекта (който е обект на проследяване и от Бернската конвенция). Информира, че на последното заседание за Бернската конвенция през м. декември 2021 г. е била отправена препоръка за представяне на общ доклад с неправителствените организации, с общ план, с общи стъпки, като в процеса вземат участие всички заинтересовани страни и бъдат взети под внимание всички детайли. В тази връзка са сформирани три работни групи, като първата е създадена от Министерството на околната среда и водите и има за цел да приеме изработените специфични консервационни цели. През 2021 г. АПИ е получила експертна помощ и от Европейската комисия за формулирането на методология за изработване на консервационните цели. Следващите две работни групи са създадени от Министерството на регионалното развитие и благоустройството и в техния състав са включени експерти, както от АПИ, така и от други ведомства. Тези групи ще започнат своята дейност едва след приключване на работа на първата. Те имат

социално-икономически задачи за изследване на: достъпността на местното население до магистралата, оценка и повишаването на пътната безопасност, въздействието на пътната безопасност при различните варианти.

Следващият приоритетен проект, който е предложен за включване в ПТС е втората фаза от *обхода на гр. Габрово*. Първата фаза частично е финансирана в рамките на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Втората фаза ще включва 3,2 км тунел под връх Шипка. Тръжните процедури за избор на изпълнител за инженеринг и за строителен надзор са приключили. Обърна внимание, че и за този проект е налице условието за разработване на специфични консервационни цели за защитените зони (очаква се те бъдат разработени до края на 2022 г.) За цялата втора фаза са приключили всички процедури по теренно обезпечаване и има влязло в сила решение по ОВОС.

Третият проект, предложен за изпълнение по ПТС, е АМ „*Русе – Велико Търново*“. Трасето е разделено на 3 подучастъка, като за първите 2 има обявени обществени поръчки за избор на изпълнители за инженеринг, които предстои да приключат до края 2022 г. За този проект също предстои до края на 2022 г. да бъдат разработени специфични консервационни цели.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари за представения напредък, като по въпроса за специфичните консервационни цели за пътните проекти изрази надежда, че до края на 2022 г. ще има разработени такива за проекта за АМ „*Европа*“, съответно ще продължи работата и по *Лот 3.2 на АМ „Струма“*. Г-н Георгиев отправи следните въпроси към представителите на АПИ: как сериозният ръст в цените на строителните материали се отразява на сключените договори по проектите, както и помоли за коментар г-н Асен Анто в качеството му на представител на ДЖАСПЪРС, кога се очаква да бъде финализиран формулярът за кандидатстване по проекта за АМ „*Европа*“.

**Г-жа Николина Чапанова (члена на УС на АПИ)** информира, че по отношение на скока в цените на основните суровини и материали в строителния бранш, АПИ е изправена пред сериозно предизвикателство не само при сключените договори за СМР по ОПТТИ, а за всички останали строителни договори, по които Агенцията е страна. Спомена, че вече има подадени искиове от страна на изпълнителите за индексация на цените, също така има случаи, в които избраните фирми не пристъпват към подписване на договорите си с АПИ. Г-жа Чапанова изрази мнение, че този проблем е в сила и за останалите бенефициенти и за момента се търси решение на национално ниво – има изготвен проект на Постановление на МС, който би следвало да включва и методика за индексация на цените.

**Г-н Асен Анто (представител на ДЖАСПЪРС)** информира, че формулярът за кандидатстване със съпътстващата документация за проекта за АМ „*Европа*“ е получен в средата на м. април 2022 г. и е в процес на разглеждане. Очакват се както материалите за специфичните консервационни цели, така и други документи, свързани с опазването на околната среда.

**Г-н Стефан Чайков** изрази мнение, че екологичните въпроси представляват сериозен проблем при подготовката на инфраструктурните проекти. Отправи три въпроса към представителите на АПИ: първият бе относно сроковете, в които се очаква да бъдат готови специфичните консервационни цели за АМ „*Европа*“; вторият бе свързан със свлачището в участъка преди тунел „*Железница*“, съответно дали има окончателно избран технически вариант, както и какви са прогнозите за изпълнението му; третият въпрос бе свързан с подготовката на следващия програмен период и дали от АПИ планират по направлението Видин – Монтана – Враца да бъде удвоен обходът на гр. Враца.

**Г-жа Златка Петева** отговори, че по отношение на специфичните консервационни цели за АМ „Европа“, същите вече са публикувани на сайта на МОСВ, съответно АПИ е изпратила становището си по тях и се очаква отговорът на МОСВ. Обърна внимание, че те се отнасят за вече готовия участък от АМ „Европа“ (от Драгоман до Храбърско). По отношение на свлачището преди Тунел „Железница“, тя отговори, че има прието вариантното решение, което се процедира и се очаква през летния сезон да стартират строителните дейности, като това ще позволи до края на 2023 г. целият участък от Благоевград до Симитли да бъде завършен. За обхода на гр. Враца са започнали подготвителни дейности, като АПИ не е спирала да работи за изпълнението на цялото направление Видин – Монтана – Враца.

**Г-н Мартин Георгиев** допълни, че по отношение на специфичните консервационни цели за проектите „*Волюяк-Драгоман*“ и за АМ „*Европа*“, на 28.04.2022 г. се е провело заседание на Националния съвет по биологично разнообразие към МОСВ за приемане на специфичните природозащитни цели за защитени зони „Драгоман“ и „Раяновци“, които се намират в близост и е възможно да бъдат засегнати от горепосочените два проекта. Предстои същите да бъдат одобрени от министъра на околната среда и водите и предоставени на службите на Европейската комисия. Г-н Георгиев сподели наблюденията си от проведени срещи за обсъждания на подобни екологични мерки, че в научните среди, по една или друга причина няма достатъчно данни. Съответно се стига до необходимостта да се правят модели, които обаче не винаги получават достатъчно подкрепа от други части от научната общност и се стига до дълги и сложни обсъждания и дискусии. Изрази мнение, че може да се наложи представители на Министерство на транспорта и съобщенията да бъдат включени по-активно в този процес, за да може да се проследи какво се случва, както на оперативно ниво, така и на политическо ниво, и да се избегне блокиране на процесите по подготовка на тези инфраструктурни проекти. Обърна внимание, че този сериозен казус засяга и проекти извън тези по ОПТТИ, които са свързани и със съседни държави. Г-н Георгиев отправи още един въпрос към АПИ относно прогнозите на Агенцията дали проектите по ОПТТИ ще бъдат завършени в рамките на 2023 г. и съществуват ли рискове това да не се случи.

**Г-жа Златка Петева** изрази мнение, че към момента все още е възможно завършването на участъка от АМ „*Европа*“ в рамките на срока на допустимост на разходите, като се очаква тези прогнози да бъдат потвърдени или съответно променени до края на м. юни 2022 г.

**Г-н Вълко Станев (БХК)** постави въпрос относно планираните срокове за завършването на тунела под Шипка, тъй като този проект е от съществено значение за жителите на Северна България – градовете Габрово, Търново и дори Русе.

**Г-жа Чапанова** информира, че АПИ има пълната готовност да започне изпълнението на проекта. Но едва след като бъде получено становището на МОСВ могат да бъдат дадени реалистични срокове за започването и завършването на този обект.

**Г-н Николай Нецов (МС)** отправи въпрос към АПИ относно изпълнението на Лот 3.2 на АМ „Струма“ и по-конкретно дали остава на дневен ред проектът за изграждане само на ляво платно, за който има издадено решение по ОВОС, като напомни че същото изтича в края на 2022 г.

**Г-н Мартин Георгиев** отново обърна внимание, че въпреки създадените 3 работни групи, за които спомена г-жа Петева, въпреки, че непрекъснато се комуникира с МОСВ, не се знае кога ще бъде приключен тежкия казус със



специфичните консервационни цели. Това са доста обемни и сложни доклади. Всички тези екологични казуси и въпроси са свързани и с Бернската конвенция и следва да се отговори на поставените изисквания.

**Г-жа Чапанова** потвърди, че АПИ не се е отказала от изпълнението на проекта за Лот 3.2 на АМ „Струма“, но има твърде много външни фактори, които възпрепятстват стартирането на строителни дейности в Кресненското дефиле. Тя обърна внимание, че към момента там се изпълнява и проект за пътната безопасност в Кресненското дефиле (изпълняват се т.нар. „меки мерки“ за полагане на нова маркировка, както и някои други допълнителни дейности във връзка с екомерките).

**Г-н Стефан Чайков** изрази мнение, че проектът за Лот 3.2 на АМ „Струма“ към момента не зависи от АПИ, като той апелира да бъде взето политическо решение за неговото изпълнение. Също така г-н Чайков постави въпрос относно представените срокове за завършването на тръжните процедури за 133 км АМ от Русе до Велико Търново – той изрази мнение, че Агенцията би следвало да забърза процеса по приключването им преди края на 2022 г.

**Г-жа Златка Петева** поясни, че срокът е съобразен със стартирането на тръжната процедура.

**Г-жа Чапанова** отново повдигна темата за Лот 3.2 на АМ „Струма“, като отправи предложение на следващия Комитет за наблюдение на ОПТТИ да бъдат поканени и представители на Министерството на околната среда и водите, които да дадат повече детайли по въпросите за специфичните консервационни цели.

**Г-н Мартин Георгиев** поясни, че има включени представители от МОСВ, които са членове на КН. Той изрази мнение, че по-скоро следва да се отправи покана към ръководството на Националната служба за защита на природата, тъй като те биха могли да дадат по-голяма яснота относно дейностите и времевата рамка за изработването на специфичните консервационни цели.

**Г-н Стоян Братоев (Изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД)** сподели своето мнение по отношение на направените обсъждания за Кресненското дефиле, като препоръча по инициатива на УО да бъде съставена работна група с представители от заинтересованите министерства, които до 2 месеца да излязат с решение, за да се изясни стъпка по стъпка какво е необходимо да се предприеме за изпълнението на този проект, който от 10 години само се обсъжда. Изрази своите впечатления от работа на АПИ, като похвали Агенцията за изпълнението на тунел „Железница“. Той информира, че тунелната работа е сериозно предизвикателство и всъщност екипа на строителя, който работи по тунел „Железница“ е натрупал опит от проектите за метрото. Допълни, че се обучават още специалисти за извършване на тунелни работи, тъй като в крайна сметка на дневен ред са редица инфраструктурни проекти, които предвиждат подобни дейности.

**Г-н Мартин Георгиев и г-жа Златка Петева** изразиха благодарност за дадената оценка от г-н Братоев.

## **ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.**

### **ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.**

*Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“*

**Г-жа Нели Андреева (директор на дирекция „Управление на проекти“, ДППИ)** запозна участниците с проектите на ДППИ с въвеждащо видео, показващо

дейностите на предприятието. Поясни, че се изпълняват не само проекти, финансирани по оперативната програма, а и проекти с други източници на финансиране - Механизъм за свързване на Европа, Програма LIFE, Хоризонт 2020 и др.

Г-жа Андреева информира участниците в КН, че в момента се изпълняват четири проекта по ОПТТИ – два по приоритетна ос 4 и два по приоритетна ос 5. Проектите протичат без забавяне като два от тях са напълно във финална фаза.

Проекти по приоритетна ос 4 (иновации, управление на трафика и безопасност)

- Проект *BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“* – проектът е изпълнен на 100% и дейностите по договора са приключили. Верифицираните разходи към м. май 2022 г. са 933 124,77 лв. Не са възникнали проблеми по време на изпълнението на проекта и доставката е извършена.
- По проект *BG16M1OP001-4.001-0015 „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“* – всички сключени договори са изпълнени на 100%. Представи снимков материал, показващ свършените дейности по проекта. В периода от последния КН до този момент са проведени обучения на персонала за работа със системата. Окончателният доклад на изпълнителя е приет от възложителя през м. декември 2021 г. На 23.03.2022 г. в гр. Варна се е провело заключително публично събитие по проекта. Представи снимков материал от събитието и обясни, че в условия близки до реалните е разиграна операция за отстраняване на нефтен разлив и замърсяване с плаващи твърди отпадъци. Били са пуснати на вода част от доставените по проекта високоспециализирани моторни лодки.

Презентацията продължи с проектите по Приоритетна ос 5.

Проекти по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- Проект *BG16M1OP001-5.001-0025 „Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОПТТИ 2014 – 2020 г.“* е с БФП в размер на 973 700 лв. Проведени са 48 обучения от заложените 74. След приключването на проекта по този начин ще бъдат постигнати 25% обучени от персонала, който се занимава с проекти с европейско финансиране.
- Проект *BG16M1OP001-5.001-0026 „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“* – срокът за изпълнение на договора е до края на 2023 г. В момента се изпълняват предпроектни проучвания за три от проектите, които са посочени в индикативния списък за програмен период 2021-2027 г.

Г-жа Андреева показва слайд, на който е представен плавен преход на системите, които са били изградени в ДППИ през годините. Последното ниво е „Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища“ (Port Community System – PCS). Сключен е договор с изпълнител, системата ще интегрира данни от други системи, които са били

въведени в експлоатация през 2015, 2016 г. Проектът в момента се финансира със средства от ДП „Пристанищна инфраструктура“. Договорът е на стойност 8 920 911 лв. без ДДС и е със срок на изпълнение 2 години. Очакваното приключване на дейностите по договора е през 2023 г. Подаден е формуляр за кандидатстване за финансирането на този проект по ОПТТИ, но поради липса на средства в приоритетната ос, проектът е бил оттеглен от ДППИ.

Г-жа Андреева поясни, че след като е станало ясно, че проектът на Агенция „Пътна инфраструктура“ за интелигентни транспортни системи на АМ „Тракия“ няма да бъде осъществен и ще бъде оттеглен, те отново ще подадат проекта за финансиране по ОПТТИ и в рамките на срока на допустимост на разходите ще се постараят да го изпълнят.

#### Планирани проекти за програмен период 2021-2027 г.

Възложени са предпроектни проучвания за три от проектите:

- ❖ Превенция от наводнение на гр. Лом и терминал Лом чрез реконструкция на Източен кей – възложено е изготвяне на АРП;
- ❖ Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав;
- ❖ Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватната ТЕН-Т мрежа чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол.

Г-жа Андреева показва на участниците в КН визуализация на част от съоръженията, планирани за финансиране през 2021-2027 г.:

- ❖ Внедряване на иновативни високочестотни системи за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата
- ❖ Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции, чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и от модернизирани на пристанищната инфраструктура

Г-жа Андреева показва видео, с което са представени резултатите от проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на ППС“.

## **ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО**

**Г-н Мартин Георгиев** даде възможността на представителите на Европейската комисия да представят заключителни слова.

**Г-жа Агнес Монфре** изказа благодарности за ползотворните дискусии и разговори по време на заседанието. Оценява усилията да бъдат намалени всички възможни рискове и е впечатлена от всички предизвикателства, с които се срещат УО и бенефициентите.

**Г-н Мартин Георгиев** благодари на г-жа Монфре за добрите думи и пожела приятно пътуване. Благодарни на г-жа Нели Андреева за изчерпателната и интересна презентация. Заяви, че ще е полезно за всички да се посетят на място някои от изпълнените проекти. Благодарни и на всички присъстващи за участието и обобщии, че за всички предстои сериозна работа и вземане на решения, за да има яснота до

следващото заседание на КН за отворените въпроси, които бяха обсъждани с членовете на КН и бенефициентите.

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

### **Взети решения на 11.05.2022 г.:**

**Решение 1:** Комитетът за наблюдение прие Годишния доклад за изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за 2021 г., като дава мандат на управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на Европейската комисия до окончателното му одобрение от ЕК.

**София, 19.07.2022 г.**

**Председател на КН на ОПТТИ и  
Ръководител на УО на ОПТТИ**

**/М. Георгиев/**

**Проверен от:**

**Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП /Н. Дечев/**

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

**Изготвен от експерти на отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП/Секретариат на КН на ОПТТИ**

**Приложение:** *Списък с участвалите на XVII заседание на КН на ОПТТИ*

### **ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ**

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ОПТТИ, МТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС
3. Димитър Савов, директор МТС
4. Анита Ангелова, началник на отдел, МТС
5. Добринка Кръстева, началник отдел МС
6. Екатерина Алексиева, държавен експерт, ЦКЗ, МС
7. Цветан Владиков, държавен експерт, МС
8. Николай Нецов, държавен експерт, МС
9. Мария Веселинова, началник отдел МФ
10. Станислав Стефанов, главен експерт, МФ
11. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
12. Илка Гълъбова, държавен експерт, МОН
13. Албена Мерачева, държавен експерт, МИ
14. Жаклин Методиева, държавен експерт, МОСВ
15. Мария Стоянова, главен експерт, МЗХ
16. Елена Алексиева, главен експерт, УО на ПМРД, МЗХ
17. Пламен Пеев, главен експерт ДФЗ

18. Добромир Добрев, представител на НСОРБ и кмет на Община Горна Оряховица
19. Катя Пенева, областен управител на Област Хасково
20. Ралица Манолова, областен управител на област Габрово
21. Стефан Чайков, представител на АИКБ
22. Миряна Калчева, представител на БТПП
23. Койчо Русев, представител на Българска стопанска камера
24. Димитър Димитров, представител на ССИ
25. Зоринчо Йорданов, КТ“Подкрепа“
26. Павел Савов, председател БАРИС
27. Румен Кишев, представител, БАН
28. Илия Гътовски, Сдружение „Организация за научно-практическо развитие на студентите“
29. Георги Георгиев, председател УС БФПТ
30. Илиана Филипова, БАРДА
31. Вълко Станев, БХК

#### **НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС**

32. Агнес Монфре, ЕК
33. Каталин Маркус, ЕК
34. Десислава Йорданова, ЕК
35. Асен Антов, ДЖАСПЪРС
36. Иванка Сукалинска, НФ, МФ
37. Людмила Рангелова, изп. Директор ИА ОСЕС
38. Мария Андреева, главен одитор, ОСЕС, МФ
39. Теодор Генов, и.д началник на отдел, МК
40. Любомир Желев, зам.- областен управител на Стара Загора
41. Марияна Ризова, сътрудник областен управител на Габрова

#### **БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ**

42. Жулиета Атанасова-Кочева, зам. Генерален директор, НКЖИ
43. Мирослава Бакалска, директор на дирекция, НКЖИ
44. Александър Туджаров, ръководител на отдел, НКЖИ
45. Емилия Николова, ръководител проект, НКЖИ
46. Крум Палапулов, и.д ръководител проект, НКЖИ
47. Иван Бакалски, НКЖИ
48. Николина Чапанова, член на УС, АПИ
49. Златка Петева, директор, АПИ
50. Калина Йорданова, АПИ
51. Христилина Бакърджиева, АПИ
52. Борис Борисов, АПИ
53. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
54. Цветелин Миланов, „Метрополитен“ ЕАД
55. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
56. Нели Андреева, директор, ДППИ
57. Васил Хаджиев, ДППИ
58. Божидар Янков, директор, АППД
59. Йоанна Панкова, експерт, ИАППД

## МТС

60. Майя Стоилова, началник на отдел
61. Силвия Кузманова, началник на отдел
62. Ясен Марков, началник на отдел
63. Нина Беленска, началник отдел
64. Величка Стаменова, главен сътрудник
65. Миглена Беякова, главен експерт
66. Борислав Петков, главен експерт
67. Людмила Алексиева, главен експерт
68. Мая Тодорова, главен експерт (онлайн)
69. Женя Петкова, главен сътрудник
70. Момчил Марков, държавен експерт
71. Десислава Николова, държавен експерт
72. Ангелина Виденова, старши сътрудник,
73. Даниела Калайджийска, държавен експерт
74. Десислава Иванова, главен сътрудник
75. Станислав Гоцов, главен експерт
76. Настя Маргаритива, главен сътрудник
77. Кирил Хаджиев, главен експерт
78. Албена Жекова, държавен експерт
79. Анатоли Гинов, главен сътрудник
80. Петя Иванова, държавен експерт
81. Десислава Ковачева, главен сътрудник
82. Янислав Бухов, главен експерт
83. Радослав Янев, главен сътрудник
84. Десислава Терзийска, главен експерт