**ПРИЛОЖЕНИЕ V**

**Образец за програмите, подпомагани от ЕФРР (цел „Инвестиции за растеж и работни места“, ЕСФ +, Кохезионния фонд и ЕФМДР — член 21, параграф 3**

|  |  |
| --- | --- |
| **CCI** |  |
| **Наименование на BG** | [255 знака[[1]](#footnote-1)] Програма „Транспортна свързаност“ /ПТС/ |
| **Наименование на националния език**  | [255] Programme “Transport Connectivity” /PTC/ |
| **Версия** | 1.1 |
| **Първа година** | [4] 2021 |
| **Последна година** | [4] 2027 |
| **Допустими от** | 01.01.2021 |
| **Допустими до** | 31.12.2029 |
| **Номер на решението на Комисията** |  |
| **Дата на решението на Комисията** |  |
| **Номер на решението за изменение на държавата членка** |  |
| **Дата на влизане в сила на решението за изменение на държавата членка** |  |
| **Несъществено прехвърляне (чл. 19.5)** | Да/Не |
| **Региони по NUTS, обхванати от програмата** (не се прилага за ЕФМДР) | BG - България 29*

BG3 - Северна и Югоизточна България18* +

BG31 - Северозападен5* + -

BG311 - Видин* + -

BG312 - Монтана* + -

BG313 - Враца* + -

BG314 - Плевен* + -

BG315 - Ловеч* +

BG32 - Северен централен5* + -

BG321 - Велико Търново* + -

BG322 - Габрово* + -

BG323 - Русе* + -

BG324 - Разград* + -

BG325 - Силистра* +

BG33 - Североизточен4* + -

BG331 - Варна* + -

BG332 - Добрич* + -

BG333 - Шумен* + -

BG334 - Търговище* +

BG34 - Югоизточен4* + -

BG341 - Бургас* + -

BG342 - Сливен* + -

BG343 - Ямбол* + -

BG344 - Стара Загора*

BG4 - Югозападна и Южна централна България10* +

BG41 - Югозападен5* + -

BG411 - София (столица)* + -

BG412 - София* + -

BG413 - Благоевград* + -

BG414 - Перник* + -

BG415 - Кюстендил* +

BG42 - Южен централен5* + -

BG421 - Пловдив* + -

BG422 - Хасково* + -

BG423 - Пазарджик* + -

BG424 - Смолян* + -

BG425 - Кърджали*

BGZ - Extra-Regio NUTS 11* +

BGZZ - Extra-Regio NUTS 21* + -

BGZZZ - Extra-Regio NUTS 3 |
| **Съответен фонд** | [x]  ЕФРР |
| [x]  Кохезионен фонд |
| [ ]  ЕСФ+ |
| [ ]  ЕФМДР |
| **Програма** | [ ]  По цел Инвестиции за работни места и растеж само за най-отдалечените региони  |

**Използвани съкращения**

АМ – Автомагистрала

АПИ – Агенция „Пътна инфраструктура“

АРП – Анализ „Разходи-ползи“

БФП – Безвъзмездна финансова помощ

ВИ – Възобновяеми източници

ВЕИ – Възобновяеми енергийни източници

ГД – Главна дирекция

ЕИБ – Европейска инвестиционна банка

ЕК – Европейска комисия

ЕС – Европейски съюз

ЕФРР – Европейски фонд за регионално развитие

ЗОП – Закон за обществените поръчки

ИНПЕК - Интегриран национален план енергетика-климат 2021-2030 г.

КМ – Контактна врежа

КН – Комитет за наблюдение

КФ – Кохезионен фонд

МКЦ – Маршрутни компютърни централизации

МПС – Моторни превозни средства

МСЕ – Механизъм за свързване на Европа

НАТУРА – Екологична мрежа

НКЖИ – Национална компания „Железопътна инфраструктура“

НП – Неприложимо

НПКАВ – Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух

НСАИК – Национална стратегия за адаптация към изменението на климата

ОВОС – Оценка на въздействието върху околната среда

ОИС – Ориент/Източно-Средиземноморски

ОПТТИ – Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“

ПВУ – План за възстановяване и устойчивост

ПРР – Програма за развитие на регионите

ПТС – Програма „Транспортна свързаност“

ПУП – Подробен устройствен план

РБ – Република България

РД – Рейнско-Дунавски

РПМ – Републиканска пътна мрежа

СЕСДР – Стратегия на ЕС за Дунавския регион

СУИМЕС – Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС

СМР – Строително-монтажни работи

СЦ – Специфична цел

ТП – Технически проект

ТСОС – Технически спецификации за оперативна съвместимост

УО – Управляващ орган

УКПТП – Участъци с концентрация на пътно-транспортни произшествия

ФИ – Финансови инструменти

ЦП – Цел на политиките

COLREG – Конвенция за международните правила за предотвратяване на сблъсъци

COVID-19 – Коронавирусна болест 2019

DNSH – Не нанасяне на значителни вреди

ERTMS – Европейска система за управление на влаковото движение

ETCS – Европейска система за контрол на движението на влаковете

NAFS – Националната стратегия за борба с измамите

OLAF – Европейска служба за борба с измамите

RRF – Механизъм за възстановяване и устойчивост

SCADA – Система за наблюдение, контрол и събиране на данни

SESAR – Система за управление на въздушното движение в Единното европейско небе

TEN-T – Трансевропейска транспортна мрежа

1. **Програмна стратегия: основни предизвикателства пред развитието и отговори на политиката**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква а), подточки i)-vii) и член 22, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2021/1060 (РОР)*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [30 000]***Икономически, социални и териториални различия и неравенства**Развитата транспортна инфраструктурае основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на Република България (наричана по-нататък България) и нейния транзитен потенциал, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие.Два от коридорите на TEN-T, а именно ОИС и Рейнско-Дунавски, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните “тесни” места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри). Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния. Лошото експлоатационно състояние на участъци от жп мрежата не позволява достигането на проектната скорост. Техническите параметри на част от жп мрежата не отговарят на изискванията за сигурен и удобен транспорт. Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет, но много от качествените параметри не отговарят на съвременните изисквания за предоставяне на услуги. Поради липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, не се използват съществуващите възможности за развитие на интермодални превози. По-ниската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в северните, периферните и гранични части на страната, наред с гореизброените проблеми, ограничава икономическото развитие на териториите, понижава инвестиционната им привлекателност и качеството на живот на хората. Затрудненият транспортен достъп води до липса на ефективна икономическа дейност, високи равнища на безработица, обезлюдяване на населените места и възпрепятства ползването на обществени услуги. Доизграждането на автомагистралите, високо-скоростните пътища и пътните връзки към тях, заедно с модернизацията на жп линиите по основните направления, ще осигури по-рационална пространствена организация на националната транспортна мрежа, връзки между различни европейски страни през територията на страната, връзки на България със съседни страни и връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната. Насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, има възможност да подобри цялостната транспортна ефективност, стимулирайки използването на железопътен и воден транспорт. Необходимо е да продължат инвестициите за подобряване на условията за корабоплаване по цялото протежение на Дунав, включително поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване.Изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива /10 000 според ПВУ/ по РПМ ще насърчи поетапното изтегляне от употреба на остарелите високоемисионни автомобили и замяната им с електромобили, а в пристанищата за обществен транспорт ще допринесе за намаляване на замърсяването от корабоплаването.Подробна информация за текущото състояние по видове транспорт е поместена в Допълнение 1.1.  **Необходими инвестиции***TEN-T и връзки със съседните страни*Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС подчертава необходимостта от навременното завършване на TEN-T, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор.Насоките за развитие на TEN-T имат за цел да допринесат за устойчивата мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността. Както е отбелязано и в Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство”, транспортът е от основно значение за нашата икономика и общество. Мобилността е жизнено важна за вътрешния пазар и за качеството на живот на гражданите. Транспортът способства за икономическия растеж и за разкриване на нови работни места. Съществена промяна в транспортната система е невъзможна без подкрепата на адекватна транспортна мрежа и интелигентното ѝ използване. Инвестициите в транспортната инфраструктура имат положителен ефект върху икономическия растеж, улесняват търговията, географската достъпност и мобилността на гражданите. Инфраструктурата трябва да се планира така, че да се увеличи максимално положителното влияние върху икономическия растеж и се сведат до минимум отрицателните последици за околната среда. В този смисъл разработената Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020 – 2030 цели изпълнение на задълженията за намаляване на емисиите за 2020 г. и 2030 г. съгласно изискванията на Директива ЕС 2016/2284. Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух посочва транспортния сектор като един от основните замърсители и определя комплекс от мерки, чието приложение да доведе до намаляване на емисиите от определените източници. Необходимостта от развитие на устойчива транспортна система се определя и в Интегрираната транспортна стратегия на РБ в периода до 2030 г. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите следва да се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики. Необходимо е да се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последствия за околната среда, посредством модернизация на транспортната инфраструктура, развитие и последващо надграждане на интелигентни транспортни системи и създаване на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива и постепенна подмяна на остарелите превозни средства. *Железопътна инфраструктура*В работните планове за коридор ОИС се обръща внимание на различните характеристики на жп линиите по протежение на коридора и липсата на съответствие с изискванията на Регламент № 1315/2013 за много отсечки, като същевременно се посочва очаквано нарастване на железопътния трафик по коридора на територията на България. В препоръките на Европейския семестър се обръща внимание, че коридорът все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на железопътната инфраструктура по TEN-T за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци. С оглед осигуряването на по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София-Пловдив-Истанбул, през програмен период 2007-2013 г., бяха завършени реконструкцията и електрификацията на жп участъка Свиленград – турска граница и на жп линията Пловдив – Свиленград, както и модернизацията на участъка Септември – Пловдив. През програмен период 2014-2020 г. се работи основно по модернизацията на участъците по жп линията София-Септември и завършването на рехабилитацията на жп линията Пловдив-Бургас. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. е включен и участъкът Волуяк – Драгоман, фаза 1. Необходимо е да продължи изпълнението на дейностите за завършване на модернизацията на отсечките по коридора на територията на страната. В проекта на пети работен коридорен план се подчертава нуждата от финансиране за завършване на осите Драгоман – София – Пловдив – Бургас/ Свиленград и София-Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония, наричана по-нататък Северна Македония. Модернизацията на жп линиите по основните направления ще осигури надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и връзки между различни европейски страни през територията на страната. Посредством проектите за модернизация на жп линията София-Кулата, в участъците София – Перник – Радомир и Радомир – Кулата, ще се допринесе за значителното подобрение на трансграничните връзки с Гърция. За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на България и Северна Македония от значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка със Северна Македония. Модернизацията на жп линия София – Драгоман – граница с Р. Сърбия ще подобри трансграничната връзка със Сърбия. За свързаността с Румъния значително допринесе пускането в експлоатация на Дунав мост 2 (Видин-Калафат). Необходимо е да се модернизират и жп участъците по Видин – София. *Пътна инфраструктура*За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор ОИС, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на АМ „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. бе включен и проект за завършване на АМ „Европа”. Работи се по изграждането на скоростен път Видин – Ботевград, разположен по северния участък на коридора. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. В проекта на пети работен коридорен план се подчертава нуждата от финансиране за завършване на лот 3.2 от АМ Струма. В препоръките на Европейския семестър се обръща внимание, че коридор ОИС все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на пътната инфраструктура по TEN-T за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци, както и за повишаване на безопасността. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е завършването на АМ „Струма“, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“ и на тунела под връх Шипка. Посредством доизграждането на АМ „Струма“ ще се подобри транспортната свързаност с Гърция. С АМ Русе – Велико Търново (на „основната“ TEN-T мрежа) ще се осигури връзка с АМ Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния). Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“. *Вътрешноводни пътища и морски транспорт*Необходими са допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (като част от коридор РД и работния план за развитието му), в съответствие с препоръките на Европейския семестър, както и за повишаване на безопасността на корабоплаването в морските пространства на България посредством надграждането на интелигентни транспортни системи и съоръжения. Предвидените мерки следва да допълват реализираните в предходните програмни периоди проекти. В Общата морска програма за Черно море се посочва, че основното предизвикателство пред черноморските държави е да се осигури опазване на околната среда и устойчивост при експлоатацията на крайбрежните и морски ресурси в Черно море. Подобряването на транспортната свързаност в региона също трябва да бъде приоритет, за да се използва максимално потенциалът на морския басейн за развитие на връзките по осите Изток-Запад и Север-Юг и между Европа и Азия. Необходимо е да се осигури устойчиво развитие на транспортната система, включително посредством подобряване на безопасността и използването на възобновяема енергия и алтернативни енергийни източници. За реализацията на целите и приоритетите на програмата ще допринесат проектите за последващо развитие и надграждане на интелигентните транспортни системи и съоръжения, изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата и подобряването на пристанищните съоръжения. *Въздушен транспорт*Необходими са последващи инвестиции за разгръщане на SESAR, с оглед подобряване на управлението на въздушното движение и повишаване на безопасността на полетите. Също така е необходимо да се подобри свързаността на летищата с транспортната мрежа. По-специално е необходимо изграждането на ж.п. връзки към летище Бургас и летище Пловдив, с оглед осигуряване на интермодална връзка между националната ж.п. мрежа и летищата.*Интермодален транспорт и терминали*Необходими са инвестиции за изграждане на мрежа от съвременни интермодални терминали, включително модернизиране на съществуващите, както и за развитие на интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа. Развитието на мултимодалността, изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките между видовете транспорт е сред основните препоръки на Европейския семестър. *Алтернативни горива* Транспортът е основен източник на емисиите на азотни оксиди,като количеството им достига 52% (39,86% дял на автомобилния транспорт) от националните емисии, и един от основните източници на замърсяване на въздуха с фини прахови частици за някои от големите български градове. Сред мерките, определени в Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух, свързани с намаляване на емисиите от транспортния сектор, е създаването на необходимите условия за подмяна на остарелия, в сравнение с развитите страни от Европейския съюз, автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили. Проучване на ЕИБ показва, че делът на хората, които биха си купили нов хибриден или електрически автомобил е с 52 % по-висок от този на потенциалните клиенти на дизелово или бензиново превозно средство. Изграждането на зарядни станции за електромобили по РПМ на страната ще насърчи и подпомогне поетапното изтегляне от употреба на дизеловитеавтомобили. В този смисъл предприетите стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически и изграждането на зарядни станции **в градовете чрез ПВУ** и ПРР 2021-2027 ще бъдат допълнени от инвестициите по ПТС 2021-2027 за изграждането на зарядни станции по протежение на РПМ. Необходимо е да се ограничи и замърсяването от корабоплаването, с което ще се допринесе за реализацията на Общата морска програма за Черно море. ПТС ще има принос и към изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт, което също ще допринесе за намаляване на замърсяването от корабоплаването и за опазване на околната среда. Инвестициите по ПТС ще допринесат за целите на ИПЕК и по-конкретно за измерението „Декарбонизация“. Крайното енергийно потребление в транспорта значително намалява и се очаква делът на електрическата енергията, в рамките на възобновяемата енергия, почти да се удвои до 2030 г. в сравнение с нивата през 2020 г. **Допълняемост на инвестициите** Средствата по ПТС ще бъдат използвани основно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура по TEN-T, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по направления на РПМ и в пристанищата за обществен транспорт. В допълнение се предвиждат инвестиции по МСЕ, както и изцяло с национална средства. В рамките на МСЕ синергията и взаимното допълване са свързани с инвестиции в железопътна инфраструктура и внедряването на интелигентни транспортни системи. ПВУ също включва мерки за развитие на транспортната система на страната, както и реформи за намаляване на въглеродния отпечатък на транспортния сектор и подобряване на безопасността, включително закупуване на подвижен състав и инвестиции в интермодалност и устойчива градска мобилност. Синергия и допълване са осигурени с ПВУ, по-специално за декарбонизацията на автомобилния транспорт и реформите и инвестициите в пътната безопасност, железопътните и интермодалните инвестиции. Други програми за периода 2021-2027 г. допълват инвестициите по ПТС. Такива са програмите за трансгранично сътрудничество, ПРР и програмата за морско дело, рибарство и аквакултури. Ще бъдат разгледани и възможностите за финансиране по програма Дигитална Европа. Подробна информация за синергията и допълняемостта на инвестициите е поместена в Допълнение 1.2. Двойното финансиране ще бъде избегнато благодарение на прецизните описания и ясното разграничаване на инвестициите в допълнение към информационните системи и база данни. Средствата за поддържане на транспортната инфраструктура се осигуряват извън ПТС, в съответствие с българското законодателство, виж Допълнение 1.3. **Препоръки към страната**Препоръките на ЕК към страната са включени в „Доклад за България за 2019 г.,включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането намакроикономическите дисбаланси“, раздел „Инвестиционни насоки относно финансирането по линия на политиката на сближаване за периода 2021-2027 г. за България“, виж Допълнение 1.4. **Административен капацитет и управление**Потенциалните бенефициенти и УО на ПТС разполагат с необходимия административен капацитет за изпълнение на функциите си. Натрупан е практически и оперативен опит при изпълнението и управлението на проекти от два програмни периода. Административните структури за управление на проекти са адаптирани въз основа на натрупания управленски опит, създадени са нови отдели и звена за управление и изпълнение на проекти. Постигната е институционална устойчивост чрез осигуряване на необходимите човешки ресурси. През програмен период 2021-2027 г. ще е необходимо да бъдат предприети мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати и повишаване на административния капацитет на УО и бенефициентите по ПТС, в т.ч. НКЖИ и АПИ. **„Научени уроци“**Въз основа на анализа на изпълнението на проектите от предходните програмни периоди са идентифицирани проблеми, свързани основно със забавянето на процедурите за възлагане на обществените поръчки и на отчуждителните процедури, които са взети предвид при подготовката на ПТС, виж Допълнение 1.5. **Макро-регионални стратегии и стратегии за морските басейни** Проектите, в обхвата на ПТС, ще допринесат за постигане на целите на СЕСДР , а именно:- Приоритетна област 1А Мобилност по вътрешно-водни пътища. За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от проектите по СЦ 3.1, свързани с надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването, доставката на мултифункционални плавателни съдове, модернизацията и изграждането на пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден транспорт и др.- Приоритетна област 1В Железопътна-автомобилна-въздушна мобилност.За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат типа дейности по СЦ 2.8 и 3.1 - част от планираните проекти за развитие на пътната и железопътната инфраструктура на страната. От съществено значение е изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под Шипка, както и проектите за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна.За реализацията на Общата морска програма за Черно море ще допринесат проектите за надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването и проектите за модернизацията и изграждането на пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен морски транспорт, в обхвата на ПТС. Предвижда се също така използването на алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт.Координацията на мерките се осъществява от Направляващи комитети и КН по съответните програми. Избягването на дублиране на инвестициите и двойно финансиране се осигурява посредством информационните системи за управлението на средствата от ЕС и базите данни. Също така разходването на публични средства е обект на проверки и одити от компетентните институции. **Обосновка на избраните цели на политиката, съответстващите им приоритети, специфични цели и форми на подпомагане**В съответствие с целите и приоритетите на Интегрираната транспортна стратегия на РБ, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС (СУИМЕС) и препоръките на Европейския семестър, както и на ИПЕК ПТС включва проекти за постигането на устойчива и интелигентна мобилност, спомагайки за навременното завършване на TEN-T и интегрирането на националаната транспортна мрежа в мрежата на ЕС, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор. Инвестициите по ПТС следва да се концентрират основно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и за насърчаване на мултимодалния транспорт посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, както и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи и намаляване на вредните емисии. Развитието на ТEN-T допринася за ефективната свързаност, за намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, както и за подобряване на безопасността на транспорта. Инвестициите, необходими за изграждането на коридори на солидарността с Украйна, ще бъдат осигурени чрез ПТС и ОПТТИ. За подобряване на железопътната инфраструктура по „основната“ ТEN-T и за развитие на връзките със съседните страни ще бъде завършена модернизацията на жп отсечките Елин Пелин – Костенец и Волуяк - Драгоман и модернизацията на отсечката София-Перник-Радомир, изграждането жп връзка между България и Северна Македония. С изпълнението на проектите ще се допринесе за развитието на коридор ОИС, преминаващ през България. Проектите ще подобрят транспортната свързаност и ще осигурят оперативна съвместимост. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се и изграждането на нови жп гари. Също така ще бъдат извършени необходимите подготвителни дейности за реализацията на градска железница в Пловдив, ще бъдат изградени жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас, което ще подобри връзките между железопътния и въздушния транспорт, с оглед повишаване на ефективността им. Ще бъдат завършени съоръженията и системите по жп линия Карнобат – Синдел, с оглед осигуряване на по-голяма безопасност на превозите. Планирано е и развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Включени са и проекти за внедряване на ERTMS/ ETCS, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура. Такива са предвидени за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Радомир-Кулата, Елин Пелин-Септември. За развитие на пътната инфраструктура по ПТС се предвижда завършването на АМ „Струма“ (по коридор ОИС), което ще подобри транспортната свързаност с Гърция, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“, която ще осигури връзка с АМ „Хемус“ и „Дунав“ мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния) и на тунела под „Шипка“, който ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната. Основните транспортни направления, които ще обслужва са: Русе – Велико Търново – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа) и Оряхово – Севлиево – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа). Проектите за АМ „Русе-Велико Търново“ и тунела под Шипка ще допринесат за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг. В допълнение се предвижда изграждането и модернизацията на пътни връзки към TEN-T мрежата.**За подобряване на качеството на атмосферния въздух е необходимо да се създадат необходимите условия за подмяна на остарелия автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили.** Предвидени са инвестиции по ПТС за изграждане на зарядни станции по РПМ, които ще допълнят интервенциите по регионалната програма. **За опазване на околната среда и намаляване на замърсяването от корабоплаването ще допринесе предвиденото изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт.** Внедряването и последващото развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт ще подобри безопасността и сигурността на транспортната система. За водния транспорт ще бъдат доставени мултифункционални плавателни съдове и съоръжения. Предвидени са инвестиции за развитие и разширяване на пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт.Идентифицирани са следните цели на политиката (ЦП), за реализацията на които ПТС ще допринесе:- ЦП 3„По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ със специфична цел: 3.1 „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“.- ЦП 2 „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: 2.8 „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“.Формулираните приоритети по ЦП 3 по програмата са:1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки;3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ допринася за реализацията на ЦП 2.В допълнение приоритет „Техническа помощ“ подпомага изпълнението на ПТС, повишава административния капацитет и публичната подкрепа.Приоритетите на ПТС допринасят за реализацията на Зелената сделка, както и на СУИМЕС, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новия метод за растеж на транспортния сектор. **Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта**. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.ПТС ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.Предвидените инвестиции по приоритет 1 ще допринесат за **привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура**. Развитието на железопътната инфраструктура по TEN-T е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. **С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие**. За развитие на железопътната инфраструктура и подобряването на интермодалността се предвиждат инвестиции и по приоритет 3 – гарови комплекси и жп възли, внедряване на ERTMS. По приоритет 4 са включени проекти за подготовка на строителството на градска железница, както и за изграждане на железопътни връзки към летища. За отстраняване на „тесните места“ по пътната инфраструктура са предвидени инвестиции по приоритет 2. С подобряване на **свързаността и безопасността на движението**, ще се повиши ефективността на транспорта и ще се намали броя на пътните инциденти. **Подобрените технически и експлоатационни параметри на пътната инфраструктура ще имат и положително въздействие върху околната среда и климата, което се изразява в намаляване на отделяните вредни емисии.** С изграждането на новите участъци ще се допринесе, както за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика и за СУИМЕС, така и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. Посредством приоритет 3 ще се осигури още развитието на **интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T**, в съответствие с целите на националната транспортна политика, СУИМЕС и препоръките на Европейския семестър. С постепенното завършване на TEN-T се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Предвидени са и инвестиции за изграждане на **инфраструктура за алтернативни горива** по основните направления на РПМ. Интервенциите са за пътните участъци между някои от най-големите градове в страната, в които НПКАВ идентифицира транспорта като замърсител на въздуха. В допълнение ще бъде подкрепено изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива и в пристанищата за обществен транспорт. За постигане на целите на националната и европейска транспортна политика, ще допринесат и предвидените инвестиции по ПВУ и ПРР, за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически.Инвестициите по приоритет 3 ще допринесат за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, както и развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна. С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат **необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции**. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив по приоритет 4, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна по приоритет 3 ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътникопотока и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. **Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове**. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност на базата на плановете за устойчива градска мобилност. Изменението на климата би могло да има значителни икономически и социални последици и неблагоприятни въздействия, включително за транспорта. **Подобрените технически и експлоатационни параметри на транспортната инфраструктура, водещи до оптимизиране на трафика и намаляване на задръстванията, както и насърчаването на употребата на екологосъобразни видове транспорт, включително чрез изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива, в съответствие с ИПЕК, допринасят за намаляване на отделяните вредни емисии.**  **Изпълнението на ПТС ще има конкретен принос по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на автомобилните двигатели и създаването на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива в транспорта.** **Включени са мерки за адаптиране срещу значимите климатични рискове като наводнения, свлачища и др., в съответствие с НСАИК, осигуряващи устойчивост на обектите.** Предвидените инвестиции допринасят за постигане на **устойчиво развита транспортна система и създават необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки**, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и конкурентноспособността на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване и опазването на околната среда. Средствата от ЕФРР и КФ по ПТС и националното съ-финансиране, отпускани под формата на безвъзмездна финансова помощ, ще подпомогнат действията на ЕС за постигането на цел „Инвестиции за растеж и работни места в държавите членки и в регионите“.Приблизително 40 % от средствата са заделени за инвестиции в северна България. Инвестициите за развитие на жп инфраструктурата са концентрирани основно по протежение на участъка на коридор ОИС, преминаващ хоризонтално през средата на страната. Мащабна инвестиция в южна България е проектът за завършване на АМ Струма. Изграждането на обектите на транспортната инфраструктура и тяхната поддръжка изисква значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация са недостатъчни за друга форма на подкрепа. Програмната стратегия е изготвена въз основа на резултатите от анализа на транспортния сектор и нуждите от инвестиции и се основава на редица приложими документи. В процеса на оценка на проектите ще бъде използван Наръчника за външни разходи на ГД Мобилност за остойностяване на емисиите на парникови газове от транспорта и други външни фактори. |

*За целта, свързана с растежа и заетостта*

|  |
| --- |
| **Таблица 1** |
| **Цел на политиката**  | **Специфична цел или специален приоритет \***  | **Обосновка (резюме)** |
| (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“  | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ |  [2 000 за всяка специфична цел или специален приоритет]ПриоритетиРазвитие на железопътната инфраструктура по основната и широкообхватната ТEN-TРазвитие на пътната инфраструктура по основната ТEN-TПодобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспортаИнвестициите са за изграждане и модернизация на TEN-T в страната за по-добре свързана Европа и развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T. С изграждането на непрекъснати транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, насърчаването на интермодалността и въвеждането на интелигентни транспортни системи ще се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последствия за околната среда и климата. За енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове е планирано изграждането на инфраструктура за алтернативни горива по РПМ в пристанищата за обществен транспорт.Стратегия за устойчива и интелигентна мобилностБяла книгаНасоки за развитие на ТEN-T Интегрирана транспортна стратегия до 2030 Анализ на социално-икономическото развитие на РБ 2007-2017 Национална концепция за пространствено развитие Национална програма за развитие България 2030Стратегии за внедряване на ТСОС и ERTMS в РБ Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020 – 2030НСАИК ИПЕК 2021-2030Последните работни планове на ТEN-T коридоритеНационален план за развитие на комбинирания транспортПлан за действие за коридорите на солидарност ЕС-Украйна за улесняване на износа и търговиятаВръзка с нуждите Изграждане и модернизация на участъци от приоритетни железопътни и пътни направления по ТEN-T, системи за управление на трафика, връзки към пристанища и терминали.Употреба на алтернативни горива, декарбонизация и принос за постигане на заложената национална цел за дела на енергия от възобновяеми източници в брутното крайно потребление на енергия от 27,09 % с прогнозен 14,2% дял на енергията от ВИ в сектор Транспорт.Изпълнението на проектите ще бъде чрез БФП. Изграждането на съоръженията на транспортната инфраструктура и тяхната поддръжка изисква значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация, са недостатъчни за друга форма на подпомагане.  |
| (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и приспособяване към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“  | „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“  | Приоритет 4 Интермодалност в градска среда Изграждането на жп връзки между пътническите жп гари и летищата на Бургас и Пловдив ще подобри мултимодалността, ще съкрати значително времето за пътуване и ще насърчи употребата на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност на базата на плановете за устойчива градска мобилност. Посредством предвидените инвестиции ще се допринесе за постигането на по-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска. Интервенциите по програмата ще допринесат за намаляване на емисиите на вредни вещества и подобряване на качеството на атмосферния въздух, което ще има директен принос за човешкото здраве. Връзка с основни стратегически документи:- Всички мерки за градска мобилност ще бъдат изпълнени в рамките на плановете за устойчива градска мобилност- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност;-„Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013;- „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”;- Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г. - Национална програма за развитие: България 2030.-Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 – 2030).- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата - Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г.- Пети и последващи работни планове на ТEN-T коридорите- Национален план за развитие на комбинирания транспортВръзка с анализа на нуждите:изграждане на жп връзки към летища и развитие на интермодалния транспорт в градски условия.Изпълнението на проектите ще бъде осигурено чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. Потенциалът за генериране на приходи на този етап е ограничен. |

*\* Специалнr приоритети според ЕСФ + регламент*

*За ЕФМДР:*

|  |
| --- |
| **Таблица 1 A** |
| **Цел на политиката**  | **Приоритет** | **SWOT анализ (за всеки приоритет)** | **Обосновка (резюме)** |
| **НП** | **НП** | Силни страни [10 000 за всеки приоритет]  | [20 000 за всеки приоритет]**НП** |
| Слаби страни[10 000 за всеки приоритет] |
| Възможности[10 000 за всеки приоритет] |
| Заплахи[10 000 за всеки приоритет] |
| Установяване на потребностите въз основа на SWOT анализ и при отчитане на елементите, посочени в член 6, параграф 6 от Регламента за ЕФМДР[10 000 за всеки приоритет] |

1. **Приоритети, различни от техническа помощ**

*Позоваване: Член 22, параграф 2 и член 22, параграф 3, буква в) от РОР*

**Таблица 1 Т: Структура на програмата\***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Идентификационен код** | **Наименование[300]** | **Техническа помощ** | **Основа за изчисление** | **Фонд** | **Категория на подпомагания регион** | **Избрана специфична цел**  |
| 1 | Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | Не | Публични разходи | КФ | Не е приложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ |
| 2 | Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | Не | Публични разходи | ЕФРРКФ | По-слабо развити региониНП | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ |
| 3 | Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | Не | Публични разходи | ЕФРРКФ | По-слабо развити региониНП | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ |
| 4 | Приоритет 4 „Интермодалност в градски условия“ |  | Публични разходи | КФ | По-слабо развити региониНП | Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  |
| 5 | Приоритет „Техническа помощ“ | Да | Публични разходи | КФ | НП | Не е приложимо |

*\* Информацията в тази таблица ще служи като техническа основа за предварително попълване на други полета и таблици в образеца в електронен вид. Не е приложимо към ЕФМДР.*

**2.1 Наименование на приоритета [300]** (повтаря се за всеки приоритет)

***Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“***

|  |
| --- |
| [ ]  Това е приоритет, насочен към младежката заетост |
| [ ] Това е приоритет, насочен към социалните иновативни действия |
| [ ] Това е приоритет, насочен към подкрепа за най-нуждаещите се лица съгласно специфичната цел, посочена в член 4, параграф 1, буква м от Регламент за ЕСФ+\* |
| [ ]  Това е приоритет, насочен към подкрепа за най-нуждаещите се лица съгласно специфичната цел, посочена в член 4, параграф 1, буква л от Регламент за ЕСФ+\* |
|  |
| [ ]  Това е приоритет, насочен към специфичната цел за градска мобилност, посочена в член 3, параграф 1, буква б, точка viii от Регламент за ЕФРР и КФ |
| [ ]  Това е приоритет, насочен към специфичната цел за цифрова свързаност, посочена в член 3, параграф 1, буква а, точка v от Регламент за ЕФРР и КФ |

*\* Таблица, приложима за приоритетите на ЕСФ +.*

*\* \* Ако е маркирано, преминете към раздел 2.1.2*

**2.1.1. Специфична цел[[2]](#footnote-2) („Работни места и растеж“) или пространство за подкрепа (ЕФМДР)** — повтаря се за всяка избрана специфична цел или област на подпомагане за приоритетите, различни от техническа помощ

***СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“***

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi) и vii) от РОР;*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка i):*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности: изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци и мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по ТEN-T. По отношение модернизацията на ж.п. линия София - Пловдив, която стартира през програмен период 2007-2013 г. (с участъка Септември – Пловдив) и продължи през програмен период 2014-2020 г. с дейностите по модернизация на участъка София – Септември, е необходимо в настоящия програмен период да бъде завършен участъка Елин Пелин – Костенец (част от София - Септември). Посредством цялостната модернизация на жп линията София – Пловдив, в допълнение на модернизацията на ж.п. линията Пловдив – Бургас (извършена през предходните програмни периоди), ще се осигури скоростен маршрут, с подобрена надеждност и увеличен капацитет в участъка между столицата и Черно море. С оглед пълноценно завършване на направлението (изток-запад), е необходимо да бъдат модернизирани и жп линиите София – Перник – Радомир и Радомир – Гюешево и да бъде изградена жп връзката със Северна Македония, както и да бъде завършена модернизацията на жп линията София – граница с Република Сърбия. Завършването на цялостната модернизация на ж.п. линията София - Пловдив, заедно с реконструкцията и електрификацията на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридор ОИС в участъка Първомай – Свиленград и електрификацията и реконструкцията на железопътната линия Свиленград – турска граница през програмен период 2007-2013 г., ще осигури по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София – Пловдив – Истанбул. Модернизацията на ж.п. линията София – Драгоман – Сръбска граница ще подобри трансграничната връзка със Сърбия. Работи се по участъка „София-Волуяк“ и по фаза 1 от участък „Волуяк - Драгоман”. С предвидената реализация на фаза 2 ще се осигури завършване на строителството и внедряването на ERTMS. За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на България и Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка между България и Северна Македония. За изпълнение на дейностите ще бъдат финансирани изброените проекти. 1. Модернизация на ж.п. линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: планирано е изпълнение (цялостно или частично) на следните дейности по обособени позиции: 1. „Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“ (горно строене; контактна мрежа; телекомуникации; съоръжения; рекултивация; тестове); 2. „Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“ (надлези; информация и публичност; околна среда; сигнализация и телекомуникации; тестове; пресичания; малки съоръжения) и 3. „Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“ (съоръжения, включително спирка, мостове, тунели; земни работи; виадукт; пресичания; горно строене; контактна мрежа; доставки; информация и публичност и околна среда; телекомуникации). Фаза 2 включва и всички съпътстващи строителството дейности – строителен надзор, авторски надзор, археологическо наблюдение по време на строителството, техническа помощ за управление на проекта. 2. Модернизацията на ж.п. линията София – Драгоман – Сръбска граница: жп участък Волуяк - Драгоман, фаза 2: предвижда се изпълнението на дейности по: нов железен път от км 9+200 до 14+700 и от 15+700 до км 27+622 с дължина 17,422 км; подновен/модернизиран железен път от км 9+200 до 14+700 и от 15+700 до км 27+622 с дължина 17,422 км; железопътни мостове от км 11+041, км 14+391, км 29+457; пътни надлези и пешеходни подлези/надлези - пешеходен подлез км 21+672,74, пътен надлез/подлез на км 12+900, км 15+400,17+677, км 21+250, км 33+657,72, км 34+029,14; коловози в гарите - жп гари Петърч – 3 коловоза; контактна мрежа - нова контактна мрежа, включително SCADA от км 9+200 до 14+700 и от 15+700 до км 27+622 с дължина 17,422 км и подновена/модернизирана контактна мрежа от км 9+200 до 14+700 и от 15+700 до км 27+622 с дължина 17,422 км; сгради - приемни здания – Петърч, Сливница; Сигнализация и телекомуникации за гарите в участъка – Костинброд, Петърч, Сливница, Алдомировци и Драгоман; ERTMS.3. Модернизация на ж.п. линия София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир: проектът включва дейностите по модернизацията на участъка от гара Перник-Разделителна до гара Радомир с линейна дължина 17 км. Проектът включва отчуждителни процедури, техническо проектиране за обхода на Батановци, работни чертежи за обхода на Батановци и за участък Перник – Радомир; земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; работи по железен път и контактна мрежа по участъка Перник-Радомир; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); модернизация и изграждане на гарови съоръжения; реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.4. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: проектът е от общ интерес, в съответствие с член 4 от Регламент 1315/2013, и включва: изграждане на железопътната инфраструктура от км 76+400 до граница със Северна Македония; изграждане на железопътен тунел Деве Баир на територията на България; въвеждане на системата SCADA; модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите чрез внедряване на ERTMS; въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели, контролирани от Централен диспечерски пункт в София.5. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: проектът е с хоризонтален приоритет и е проект от общ интерес в съответствие с член 7 от Регламент 1315/2013. Предвидените дейности включват доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS.6. Модернизация на ж.п. линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник: проектът включва: земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.7. Внедряване на ERTMS, ниво 2 по линии, извън горепосочените. В допълнение по приоритет 3, МСЕ и ПВУ също са предвидени проекти за жп транспорта /виж Допълнение 1.2/. За финансиране по МСЕ са предвидени инвестиции за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – София, както и за модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия.Подготовката за извършване на строителните дейности за участъците София – Перник – Радомир – Гюешево – граница със Северна Македония, София – граница със Сърбия е финансирана по ОПТТИ 2014-2020 г.За всеки проект етапът на подготовка е следният:**Модернизация на ж.п. линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2:** подготвена проектна и тръжна документация; подготвени отчуждителни процедури; част от отчуждителните процедури са проведени; основните тръжни процедури са проведени. **Модернизацията на ж.п. линията София – Драгоман – Сръбска граница: жп участък Волуяк - Драгоман, фаза 2:** подготвена проектна документация, одобрени ПУП, част от отчуждителните процедури са проведени, проведени тръжни процедури и подписани договори за изпълнение на СМР и строителен надзор.**Модернизация на ж.п. линия София – Пeрник – Радомир: жп участък Перник-Радомир:** подготвена проектна и тръжна документация; ПУП, подготвени отчуждителни процедури; предстоящи отчуждителни и тръжни процедури, издадено частично разрешение за строеж за контактна мрежа. **Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония:** налични предпроектни проучвания, актуализиран идеен проект, предстои изготвяне на технически проект и ПУП; ТП за тунела, от страна на Северна Македония, е изготвен през 2010 г.; провежда се процедура по ОВОС; разработен АРП за цялата линия, предстои изготвяне на ФА за участъка; предстои провеждане на отчуждителни процедури и изготвяне на тръжна документация за строителство.**Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел:** налични предпроектни проучвания, технически проект от 2007-2008 г., ОВОС и АРП, който ще се актуализира.**Модернизация на ж.п. линия София – Пeрник – Радомир: жп участък София-Перник:** налични предпроектни проучвания, идеен и технически проект, ПУП, АРП и ОВОС, предстои анализ на климата; необходимо е препроектиране и актуализация на проектната документация, поради удвояване на жп линията, провеждане на отчуждителни процедури. Проектите включват мерки за адаптиране към климата: изграждане на дренажни и канализационни системи, укрепване на долното строене и изграждане на укрепителни съоръжения за обезпечаване устойчивостта на железопътната инфраструктура и адаптацията й към климатичните промени. Размерът на средствата е определен въз основа на наличната проектна документация.Видовете действия са оценени като съвместими с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, тъй като са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/.  |

*Основни целеви групи — член 17, параграф 3, буква г), подточка iii):*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциален бенефициент по Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ е ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за осигуряване на достъпност и улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Предвидените проекти допринасят за междурегионалното, трансгранично и транснационално сътрудничество посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, в съответствие с общата европейска транспортна политика. Със завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, ще се осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни. Подробна информация е представена в раздел „Съответни видове действия“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член — 22, параграф 3, буква г), точка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциалът за прилагане на ФИ за развитието на железопътната инфраструктура е малък, главно поради естествения монопол на държавата, ограничения капацитет на НКЖИ да инвестира и финансовата нерентабилност на проектите за изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура. Изпълнението на проектите ще бъде осигурено чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

Изграждането и модернизацията на железопътната инфраструктура и тяхната поддръжка изисква значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация, са недостатъчни за друга форма на подпомагане.

Потенциалът на всеки отделен инфраструктурен проект да генерира приходи се разглежда и анализира детайлно в проектната документация и наличните данни показват, че в общия случай оперативните приходи не покриват изцяло разходите за експлоатация и поддръжка във времевия хоризонт на проекта. Наличните данни и финансови анализи показват, че проектите не са финансово рентабилни и по тази причина ФИ не са предвидени. Приложеният подход се основава на проучвания и предварителни анализи, извършени за целите на създаването на ФИ по програмата.

**2.1.1.2 Показатели[[3]](#footnote-3)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | НП |  |  RCO 49 — Дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа) | км | ***40.00*** | ***140.30*** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | НП |  | RCO 47 – Дължина на новите жп линии -TEN-T | км | ***0,00*** | ***2,80*** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | НП |  | Брой проекти в изпълнение | Брой | ***2,00*** | ***6,00*** |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | НП |  | RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт |  млн. ткм/год. | *4526,00* | **2020** | **4707,00** | *НКЖИ* | *-* |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[4]](#footnote-4)** (не се прилага за ЕФМДР)

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), viii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **096** Новопостроени или усъвършенствани железопътни линии на TEN-T — основна мрежа | **287 542 357,00** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **101**Реконструирани или модернизирани железопътни линии на TEN-T — широкобхватна мрежа | **75 000 000,00** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **058**Мерки за адаптиране към изменението на климата и превенция и управление на рискове, свързани с климата: наводнения и свлачища  | **241 694 905,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **01**Безвъзмездни средства | **604 237 262,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **33** Няма териториална насоченост | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Измерение „Равенство между половете“ на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **0**3Полово неутрално | **Не е приложимо** |

**2.1.1.1.4. Индикативна разбивка на програмираните средства по видове интервенции за ЕФМДРА**

Неприложимо.

**2.1.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения**

*Позоваване: Член 22, параграф 3; РОР и член 20 и член 23, параграфи 1 и 2 от Регламента за ЕСФ+*

*Вид помощ*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Критерии за подбор на операциите[[5]](#footnote-5)*

*Текстово поле [4 000 знака]*

Неприложимо.

***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“***

***СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“* (ЕФРР)**

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точки i), iii), iv), v), vi) и vii) от РОР*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), точка i) от РОР; член 6 от Регламента за ЕСФ+:*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности по (**ЕФРР**): изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки. Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под Шипка. Посредством автомагистрала Русе-Велико Търново ще се осигури връзка с автомагистрала Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния). Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“.Посредством строителството, реконструкцията и рехабилитацията на пътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа и важните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), ще се повиши ефективността на инвестициите и ще се осигури последователност и непрекъснатост на транспортните потоци. В допълнение на инвестициите по програмата, са предвидени средства от държавния бюджет за изграждането на отсечки по скоростен път Видин – София и за завършване на АМ Хемус.**Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка**В рамките на проекта ще бъдат изпълнени следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изграден пътен участък с приблизителна дължина 10,5 км и габарит Г10,50. В рамките на проекта се предвижда и изграждането на тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км., който ще допринесе за ефективната експлоатация на обхода на гр. Габрово, като с това ще се улесни връзката на индустриалните зони на градовете Велико Търново, Пловдив, Стара Загора, Димитровград и др. **Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“**В рамките на проекта ще бъдат изпълнени следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изградена автомагистрала с приблизителна дължина 133 км и габарит А27. Трасето е разделено на 3 участъка: Русе-Бяла; обход на Бяла; Бяла – Велико Търново. С изпълнението на проекта ще се осигури връзка на индустриалните зони на градовете Русе и Велико Търново.  Част от подготовката за извършване на строителните дейности (идеен проект, ОВОС и др.) за проекта за изграждане на AM Русе - Велико Търново е финансирана по ОПТТИ 2014-2020.За всеки проект, предвиден за финансиране по програмата, етапа на подготовка до достигане на степен „зрял” проект е на следната фаза:**Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка:** подготвена проектна документация (ще бъдат извършени необходимите актуализации); проведени отчуждителни процедури; проведени тръжни процедури и подписани договори. **АМ Русе-Велико Търново:** подготвена проектна документация (идеен проект); частично подготвени отчуждителни процедури; стартирали и предстоящи отчуждителни и тръжни процедури.Мерки за развитие и декарбонизация на автомобилния транспорт, както и за подобряване на пътната инфраструктура и безопасността на движението, са включени в ПВУ. Синергията и допълняемостта на инвестициите са подробно описани в Допълнение 1.2.В допълнение има налични инвестиционни проекти за модернизация на пътната инфраструктура по други важни направления, за които ще се търсят алтернативни източници за финансиране на строителните дейности. Възможни рискове при реализацията на проектите са свързани с: промени в нормативните изисквания, екологични въпроси (като например определянето на специфични консервационни цели и необходимите действия след определянето им; за Тунела под Шипка приемане и одобряване на плана за управление на Природен парк „Българка“, последващите екологични процедури, в зависимост от вида и продължителността им), ръст на инфлацията, забавяния при издаване на разрешение за строеж, при отчуждителни процедури (където са необходими), при тръжни процедури (ако са необходими такива в допълнение на вече проведените).Всички предвидени проекти съответстват на принципа „за ненанасяне на значителни вреди“ по смисъла на чл. 17 от Регламент (ЕС) 2020/852. Видовете действия са оценени като съвместими с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, тъй като са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/. Цялостното въздействие на реализацията на приоритет 2 ще е свързано с ограничаване на вредните емисии от автомобилите, в резултат на подобрената пътна инфраструктура, която ще позволява кратко пътуване и ще окаже пряко, дългосрочно и постоянно положително въздействие върху климата и климатичните изменения. Действията за адаптация към климатичните промени в обхвата на проектите АМ „Русе – Велико Търново“ (участък Русе – Бяла; обход на гр. Бяла и участък Бяла – Велико Търново) и Обход на гр. Габрово от км 20+124,50 до км 30+673,48, включително тунел под връх Шипка, са свързани основно с противодействието на наводнения и свлачища. Те включват мерки за осигуряване отводняването на пътното тяло и пътното платно и мерки за укрепване на пътното тяло и изграждане на укрепителни съоръжения, с оглед осигуряване устойчивостта на пътната инфраструктурата. При изграждане на мостовите съоръжения се използват масивни стоманобетонови конструкции. Размерът на средствата за изпълнение на мерките за адаптиране към климатичните промени са определени въз основа на наличните идейни проекти. Видът и обема на дейностите, както и средствата за изпълнението им, подлежат на актуализация след изготвянето на техническите проекти за съответните пътни участъци.  |

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква г), дточка iii) от РОР:*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциален бенефициент по Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ е Агенция „Пътна инфраструктура“.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за осигуряване на достъпност и улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Предвидените проекти допринасят за междурегионалното, трансгранично и транснационално сътрудничество посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, в съответствие с общата европейска транспортна политика. Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни. Подробна информация е представена в раздел „Съответни видове действия“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член — 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциалът за прилагане на ФИ е малък, главно поради естествения монопол на държавата и финансовата нерентабилност на проектите. Изпълнението им ще бъде осигурено чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

Изграждането на пътната инфраструктура и поддръжката й изискват значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация, са недостатъчни за друга форма на подпомагане.

Потенциалът за генериране на приходи на всеки проект се разглежда и анализира детайлно в проектната документация. Наличните данни и финансови анализи показват, че проектите не са финансово рентабилни и по тази причина ФИ не са предвидени. Приложеният подход се основава на проучвания и предварителни анализи, извършени за целите на създаването на ФИ по програмата.

ТОЛ с-мата предполага, че приходите следва да покриват разходите за експлоатация и поддръжка във времевия хоризонт на проекта. При недостиг, необходимите средства ще бъдат осигурени от ДБ. Не са предвидени други механизми за генериране на приходи. Предвид икономическата ситуация и инфлационните предизвикателства въвеждането им би било допълнително затруднено.

**2.1.1.2 Показатели[[6]](#footnote-6)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точка ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | RCO 43 - Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа) | км | 0 | ***143.5*** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | Брой проекти в изпълнение | Брой | *2* | ***2*** |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища | Брой  | 0 | **2020** | **2 187 910 902** | АПИ |  |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  |  RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура | Брой часове  | 0 | **2020** | **7 921 208,54**  | *АПИ* |  |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[7]](#footnote-7)** (не се прилага за ЕФМДР)

*Позоваване: Член 22, параграф 3, букви г), подточка viii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **087**Новопостроени или обновени автомагистрали и пътища на TEN-T — основна мрежа | **83 005 529,40** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **058**Мерки за адаптиране към изменението на климата и превенция и управление на рискове, свързани с климата: наводнения и свлачища  | **372 599 995,60** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **01**Безвъзмездни средства | **455 605 525,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **33** Няма териториална насоченост | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | ЕФРР | Слабо развити | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **03** Полово неутрално | **Не е приложимо** |

***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“***

***СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“* (КФ)**

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точки i), iii), iv), v), vi) и vii) от РОР*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), точка i) от РОР; член 6 от Регламента за ЕСФ+:*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности по (КФ): изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки. Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни. За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. От първостепенно значение е завършването на автомагистрала „Струма“ през Кресненското дефиле. Посредством строителството, реконструкцията и рехабилитацията на пътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа и важните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), ще се повиши ефективността на инвестициите и ще се осигури последователност и непрекъснатост на транспортните потоци. В допълнение на инвестициите по програмата, са предвидени средства от държавния бюджет за изграждането на отсечки по скоростен път Видин – София и за завършване на АМ Хемус.**Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**Реализацията на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 е разделен на 2 етапа. Първият етап (подготвителни дейности, изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда и за повишаване на безопасността) се предвижда да бъде изпълнена в програмен период 2014-2020 г. Вторият етап, който ще осигури цялостното завършване на проекта, е в обхвата на настоящата програма. В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор.  Етапът на подготовка до достигане на степен „зрял” проект е на следната фаза:**АМ „Струма“ Лот 3.2:** налични предпроектни проучвания, идеен проект, ОВОС и АРП (ще бъдат извършени необходимите актуализации); проведени отчуждителни и стартирали и предстоящи тръжни процедури.Мерки за развитие и декарбонизация на автомобилния транспорт, както и за подобряване на пътната инфраструктура и безопасността на движението, са включени в ПВУ. Синергията и допълняемостта на инвестициите са подробно описани в Допълнение 1.2.В допълнение има налични инвестиционни проекти за модернизация на пътната инфраструктура по други важни направления, за които ще се търсят алтернативни източници за финансиране на строителните дейности. Всички предвидени проекти съответстват на принципа „за ненанасяне на значителни вреди“ по смисъла на чл. 17 от Регламент (ЕС) 2020/852. Видовете действия са оценени като съвместими с принципа за „ненанасяне на значителни вреди“, тъй като са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/. Цялостното въздействие на реализацията на приоритет 2 ще е свързано с ограничаване на вредните емисии от автомобилите, в резултат на подобрената пътна инфраструктура, която ще позволява кратко пътуване и ще окаже пряко, дългосрочно и постоянно положително въздействие върху климата и климатичните изменения. Действията за адаптация към климатичните промени в обхвата на проекта за АМ „Струма“ Лот 3.2 са свързани основно с противодействието на наводнения и свлачища. Те включват мерки за осигуряване отводняването на пътното тяло и пътното платно и мерки за укрепване на пътното тяло и изграждане на укрепителни съоръжения, с оглед осигуряване устойчивостта на пътната инфраструктурата. При изграждане на мостовите съоръжения се използват масивни стоманобетонови конструкции. Размерът на средствата за изпълнение на мерките за адаптиране към климатичните промени са определени въз основа на наличната проектна документация. Видът и обема на дейностите, както и средствата за изпълнението им, подлежат на актуализация след изготвянето на техническите проекти за съответните пътни участъци.  |

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква г), дточка iii) от РОР:*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциален бенефициент по Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ е Агенция „Пътна инфраструктура“.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за осигуряване на достъпност и улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Предвидените проекти допринасят за междурегионалното, трансгранично и транснационално сътрудничество посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, в съответствие с общата европейска транспортна политика. Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни. Подробна информация е представена в раздел „Съответни видове действия“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член — 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциалът за прилагане на ФИ е малък, главно поради естествения монопол на държавата и финансовата нерентабилност на проектите. Изпълнението им ще бъде осигурено чрез БФП.

Изграждането на пътната инфраструктура и поддръжката й изискват значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация, са недостатъчни за друга форма на подпомагане.

Потенциалът за генериране на приходи на всеки инфраструктурен проект се разглежда и анализира детайлно в проектната документация. Наличните данни и финансови анализи показват, че проектите не са финансово рентабилни и по тази причина ФИ не са предвидени. Приложеният подход се основава на проучвания и предварителни анализи, извършени за целите на създаването на ФИ по програмата.

Прилагането на ТОЛ с-мата предполага, че приходите би следвало да покриват разходите за експлоатация и поддръжка във времевия хоризонт на проекта. При недостиг, средствата за поддръжка ще бъдат финансирани от ДБ. Не са предвидени други механизми за генериране на приходи. Предвид икономическата ситуация в страната, въвеждането им би възпрепятствало използването на новоизградената инфраструктура.

**2.1.1.2 Показатели[[8]](#footnote-8)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точка ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  |  RCO 43 - Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа) | км | 0 | ***23.6*** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | Брой проекти в изпълнение | брой | 0 | **1** |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища  | Брой | 0 | **2020** | **217 118 143** | АПИ |  |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ  | Неприложимо |  |  RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура | Брой часове  | 0 | **2020** | **1 016 245** | *АПИ* |  |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[9]](#footnote-9)** (не се прилага за ЕФМДР)

*Позоваване: Член 22, параграф 3, букви г), подточка viii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ | Неприложимо | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **087**Новопостроени или обновени автомагистрали и пътища на TEN-T — основна мрежа | **2 501 574,80** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ | Неприложимо | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **058**Мерки за адаптиране към изменението на климата и превенция и управление на рискове, свързани с климата: наводнения и свлачища | **139 791 163,20** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ  | Неприложимо | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **01**Безвъзмездни средства | **142 292 738,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **33** Няма териториална насоченост | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“ | КФ | НП | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **03** Полово неутрално | **Не е приложимо** |

**2.1.1.4. Индикативна разбивка на програмираните средства (ЕС) по видове интервенции за ЕФМДРА**

Неприложимо.

**2.1.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения**

*Позоваване: Член 22, параграф 3 от РОР и членове 20 и 23, параграфи 1 и 2 от Регламента за ЕСФ+*

*Вид помощ*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Критерии за подбор на операциите[[10]](#footnote-10)*

*Текстово поле [4 000 знака]*

Неприложимо.

***Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“***

***СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (ЕФРР)***

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi) и vii) от РОР;*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), точка i) от РОР; член 6 от Регламента за ЕСФ+*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности по ЕФРР: модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища за обществен транспорт, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, доставка на мултифункционални плавателни съдове, мерки за ТП за проектите. Ще се извърши модернизация на терминали и съоръжения за натоварване и претоварване в пристанищата за обществен транспорт. Планирани са инвестиции за разширение на пристанище Лом за създаване на условия за изграждане на мултимодален терминал, както и на пристанище Варна /ново кейово място/ за извършване на мултимодални операции. Ще се изградят пристанищни съоръжения (кейови стени и съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, специализирани кейови места за аварийно-спасителна и патрулна дейност) за ефективен и сигурен вътрешно-воден, морски и интермодален транспорт. Планирано е изграждане на съоръжения против заливания на терминал Русе, реконструкция на терминал Лом, внедряване на пристанищни съоръжения за баластни операции. В списъка с населени места с потенциален риск от наводнения е регионът на Русе. Целта на съоръженията против заливане на терминал Русе е да не се допуска наводнение на територията му при високи води на р. Дунав. Съоръженията са алтернатива на поетапното повдигане на кейовите стени, складовите и работни площи. Повишената безопасност в периода с риск от заливане ще подобри ефективността на пристанищния производствен процес. Ще се елиминират рискови ситуации, които налагат принудително да се експедират товари и да се демонтира техника от терминала, заплашен от щети. Терминал Лом е с инфраструктурни проблеми и също попада в регион със заплаха от наводнения. Разливите на р. Дунав в участъка на Лом навлизат в града основно от Пристанище Лом. Проектът ще осигури защита на гр. Лом от високи води в р. Дунав, както и работата на корабните места за насипни товари в Пристанищен терминал Лом.Посредством високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно осъществяване на баластни операции в морските пристанища и информационна система за контрол ще се предотврати замърсяване чрез изхвърляне на баластни води. Планирана е грантова схема с интензитет до 50% за подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи терминали; връзки между различните видове транспорт; складови площи и логистични центрове; интермодални транспортни единици, подвижен състав и оборудване за претоварване; при готовност изграждане на нови интермодални терминали.Предвижда се развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Дейностите включват модернизация на железен път, КМ, МКЦ и др. Включването им в ПТС е обусловено от спецификата на жп инфраструктурата и факта, че различни главни линии (от TEN-T и националната мрежа) се пресичат, преминават или завършват в тях.Ще бъдат доставени мултифункционални плавателни съдове и съоръжения, чрез които ще се допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и ще се предоставят необходимите данни и информация за адекватна намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респ. повишаване на безопасността в реката. Предвижда се доставка на оборудване и надграждане на системи за повишено качество на информацията. По МСЕ бяха доставени 2 кораба – хидрографски и маркиращ. Маркиращият служи за поддръжка на плаващата сигнализация на фарватера като така се подобрява безопасността на корабоплаването особено при ниски води. Другият използван кораб е на 44 години, често се нуждае от ремонт и е труден за поддържане. РБ отговаря за поддържането на бреговите знаци и съоръжения по десния бряг на реката с дължина 471 км и с около хиляда брегови знаци, които се нуждаят от редовна поддръжка. Новият маркиращ кораб ще се използва за бреговата и плаваща сигнализация и ще замени остарелия кораб. Долен Дунав е свободно течащ участък, където се появяват много плитки участъци през периода на ниски води. Явлението е очаквано предвид влиянието на климатичните промени върху речната система. Очаква се периодът на маловодие да се удължи и да окаже още по-негативно въздействие върху корабоплаването. Едно от решенията за намаляване на това негативно въздействие е драгирането на речното корито. Доставено е оборудване по ОПТТИ за осигуряване дълбочината и ширината на навигационния канал. Често обаче тесните места се появяват едновременно на десетки километри едно от друго. За да се реагира навреме, е необходима самоходна смукателна драга. Това ще предотврати задръстванията, ще намали времето за пътуване и ще подобри безопасността на корабоплаването при ниски води. С доставката на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване, както и с изграждането на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии ще се допринесе за безопасността и сигурността в морските пространства на РБ, както и ще се реагира при инциденти /търсене и спасяване, пожари, нефтени разливи, замърсявания/. Ще бъде изграден брегови център за общ контрол над корабоплаването по спазване на международните правила за предпазване от сблъскване на море COLREG, за задължителните докладвания към корабите, както и за предотвратяване на замърсяване. Проектите за българска морска система за търсене и спасяванеи запридобиване на специализиран многофункционален спасителен кораб допринасят за безопасността на морския транспорт при аварии и за намаляване на вредното въздействие върху околната среда и зоните от НАТУРА при аварийни операции. Проектът за информационна система за безопасност и устойчивост на морския транспорт допринася за превенция от замърсяване на морската среда и за безопасността чрез упражняване на общ контрол над корабоплаването в морските пространства на РБ. Проектите за подобряване на корабоплаването допринасят за целите на Общата морска програма за Черно море посредством насърчаване на устойчивото и безопасно корабоплаване, интелигентната свързаност и дигитализация.Предвидени са инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по РПМ /по TEN-T/ и в пристанищата за обществен транспорт /морски и вътрешно-водни/ по TEN-T. Посредством планираните инвестиции ще се насърчи подмяната на високоемисионните автомобили с електрически и ще се допринесе за намаляване на замърсяването от корабоплаването.Реализацията на проектите ще допринесе за насърчаване на енергийната ефективност посредством използването на алтернативни горива, за намаляване на емисиите на парникови газове и опазването на околната среда и климата. Проектите ще бъдат в съответствие с политиките в транспорта, околната среда и енергетиката и актуалните нормативни документи. **Съгласно предложението за Регламент за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС, се предвижда в ЕК да бъде представена национална рамка на политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура**. Съгласно предложението за Регламент е необходимо да се гарантира минимално покритие на публично достъпните зарядни точки, предназначени за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства по пътната мрежа на територията на страната, като по основната TEN-T мрежа във всяка посока на движение се разполагат публично достъпни зарядни пулове със съответната изходна мощност с максимално разстояние 60 км между тях. По широкообхватната TEN-T зарядните пулове за леките автомобили също се разполагат на максимално разстояние 60 км, а за тежкотоварните на 100 км. Определят се и изискванията за брегово електроснабдяване на морските пристанища по TEN-T мрежата в зависимост от вида и броя на акостиралите плавателни съдове за съответния период, както и минималните изисквания за вътрешно-водните пристанища. Проектите ще бъдат съобразени с актуалното състояние и с очакванията за развитието на пазара на алтернативни горива в транспорта и на инфраструктурата за алтернативни горива като се отчитат интермодалния достъп и когато е приложимо нейната трансгранична непрекъснатост и националните краткосрочни и дългосрочни цели за разгръщането й. Зарядните точки /160 по РПМ и 4 в пристанищата/ ще допринасат за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на ВЕИ. Инфраструктурата за алтернативни горива в морските пристанища ще съответства с изискванията за пристанищни услуги по Регламент 2017/352. Инфраструктурата за превозни средства и плавателни съдове с нулеви и ниски емисии ще допълни и другите инициативи в пакета Готови за 55, които стимулират търсенето чрез определяне на ценови сигнали, включващи външните въздействия на изкопаемите горива върху климата и околната среда. Инвестициите ще допринесат и за целите на ИПЕК. В допълнение 1.2 е описана допълняемостта с ПВУ и МСЕ. Всички предвидени проекти съответстват на принципа за ненанасяне на значителни вреди по смисъла на чл. 17 от Регламент (ЕС) 2020/852. Видовете действия са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/.  |

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква г), точка iii) от РОР:*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциални бенефициенти по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ са:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;

- Агенция „Пътна инфраструктура“;

- ДП „Пристанищна инфраструктура”;

- По схемата за подпомагане на интермодални оператори - жп превозвачи; оператори на интермодални терминали; логистични и спедиторски компании; оператори на летища; пристанищни оператори; други компании с интерес да развиват интермодален транспорт;

- Частни оператори по схема за изграждане на инфраструктура за алтернатвни горива.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за осигуряване на достъпност и улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Ще бъде осигурена достъпност до инфраструктурата за алтернативни горива (път и/или пристанище) за хората с увреждания в съответствие с изискванията за достъпност от приложения I и III към Директива 2019/882. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Проектите за подобряване на корабоплаването по река Дунав са действия с междурегионален, трансграничен и транснационален характер. Те допринасят за Приоритетна област 1А Мобилност по вътрешно-водни пътища на Стратегията на ЕС за Дунавския регион. Реката е разделена на участъци за поддръжка с двустранно българо-румънско споразумение от 1955 г. С него се създава и съвместна комисия за поддържане и подобряване на кораболавателния път в общия участък от реката. Провеждат се регулярни заседания на тази комисия, на които се обсъждат дейностите, които всяка от страните е предприела и планира да предприеме в съответния участък, хидроложките условия и т.н. За корабоплаването от съществено значение е съвместното подобряване на системата за маркиране и обозначаване на корабоплавателния път в целия общ участък. Със средства по ПТС ще бъде закупен нов маркиращ кораб, който ще се използва за брегова и плаваща сигнализация. Доставено е оборудване по ОПТТИ за осигуряване дълбочината и ширината на навигационния канал. За навременното отстраняване на тесните места ще допринесе самоходната смукателна драга, която ще бъде закупена по ПТС.

Предвидените действия ще допринесат за подобряване на безопасността и сигурността на корабоплаването, както и за опазване на околната среда, посредством ограничаване на риска от появата на инциденти.

Останалите проекти допринасят за междурегионалното, трансгранично и транснационално сътрудничество посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, в съответствие с общата европейска транспортна политика и допринасяйки за осигуряване на енергийна ефективност и намаляване на вредните емисии в околната среда от транспорта. Проектите ще осигурят по-добра свързаност на транспортната мрежа и ще допринесат за подобряване на връзките със съседните страни. Подробна информация е представена в раздел „Съответни видове действия“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член — 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Изпълнението на проектите се планира да бъде осигурено посредством БФП, а когато е приложимо финансирането ще бъде комбинирано и допълнено с ФИ и частни средства.

Изграждането на инфраструктурата за мултимодален транспорт и поддръжката ѝ изисква значителни средства, а приходите, които ще бъдат генерирани в процеса на експлоатация, не се очаква да бъдат достатъчни за прилагане на друга форма на подпомагане.

Изграждането на инфраструктурата за алтернативни горива и нейната поддръжка също изискват значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация в първите години, са недостатъчни за друга форма на подпомагане. Очакванията са да се разшири използването ѝ с нарастването на броя на електромобилите в страната и съответно да се повиши финансовата ѝ рентабилност, но в дългосрочен план.

Предстоят допълнителни проучвания.

Потенциалът за генериране на приходи на всеки отделен проект се разглежда и анализира детайлно в проектната документация. При наличие на данни за финансова жизнеспособност на проектите и потенциал за прилагане на друга форма на подпомагане, концепцията ще бъде преразгледана.

**2.1.1.2 Показатели[[11]](#footnote-11)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  |  1 Брой развити жп възли | Брой | ***0*** | ***3*** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  |  RCO **59** Инфраструктура за алтернативни горива /пунктове за зареждане/ | Брой | **4** | **164** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | 2 Брой пристанища, получили подкрепа  | Брой | **0** | **3** |
| 3„Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | 3 Доставени мултифункционални плавателни съдове | брой | **0** | **2** |
| 3„Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | Брой проекти в изпълнение | брой | **3** | **11** |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 3 „Подобряване на интермодалността,иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити | 12 | "Дял на реконструираните интермодални ж.п. възли по TEN-T мрежата" | % | 0 | 2022 | 42,85 | ДП НКЖИ |  |
| 3 „Подобряване на интермодалността,иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | Брой ползватели на новоизградена/модернизирана пристанищна инфраструктура | Брой | 2730 | 2021 | 3003 | ДППИ |  |
| 3 „Подобряване на интермодалността,иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити | 10 | Брой ползватели на година на пунктовете за зареждане по българските пристанища за обществен транспорт | Брой  | 0 | **2021** | **30** | ДППИ |  |
| 3 „Подобряване на интермодалността,иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | ЕФРР | Слабо развити |  | Брой ползватели на година на новоизградените пунктовете за зареждане по РПМ | Брой | 0 | **2021** | **4203** | АПИ, МВР |  |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[12]](#footnote-12)** (не се прилага за ЕФМДР)

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), viii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновациии,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **108**Мултимодален транспорт (TEN-T) | **209 004 475,00** |
| 3 „Подобряване на инитермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | 119 Цифровизация на транспорта: други видове транспорт114 Вътрешни водни пътища и пристанища (TEN-T) | **15 000 000.00****15 000 000.00** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновациии,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | 086 Инфраструктура за алтернативни горива | **40 000 000,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **01**Безвъзмездни средства | **279 004 475,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **33** Няма териториална насоченост | **279 004 475,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Неприложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации,модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | ЕФРР | Слабо развити | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Неприложимо** |

**2.1.1.4. Индикативна разбивка на програмираните средства (ЕС) по видове интервенции за ЕФМДРА**

*Неприложимо.*

**2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения**

*Позоваване: Член 22, параграф 3 от РОР и член 20 и член 23, параграфи 1 и 2 от Регламента за ЕСФ+*

*Вид помощ*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Критерии за подбор на операциите[[13]](#footnote-13)*

*Текстово поле [4 000 знака]*

Неприложимо.

***Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“***

***СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ (КФ)***

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi) и vii) от РОР*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), точка i) от РОР; член 6 от Регламента за ЕСФ+*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности по КФ: изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси.Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС, като в тях са включени ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София-Перник-Радомир и София-Драгоман. Модернизацията на гарите ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост.За изпълнение на тези дейности се предвижда в рамките на този приоритет да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:·модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир;·модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница.С последващото развитие на информационните системи в транспорта ще се повиши сигурността и безопасността на движението. Изграждането на съвременни системи за управление на железопътното движение обхващат дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове – дългосрочно планиране, краткосрочно планиране, диспечерско регулиране, оперативно отчитане, статистическа отчетност, изчисляване на инфраструктурни такси, подготвяне на данни за анализ, връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози и др. Необходимо е да се осигури оборудването със съвременни осигурителни системи. Предвижда се изграждането на ERTMS (ниво 2) и ETCS, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1 и Плана за възстановяване и устойчивост, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността. Планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS са извън обхвата на предвидените проекти за жп инфраструктура по приоритет 1. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.Планирани са мерки за пътна безопасност по TEN-T мрежата. Усилията ще бъдат насочени както към осигуряване на добри условия за движение чрез подобряване на съществуващата инфраструктура, така и към надграждане на елементите, определящи пътната безопасност. За безопасността на автомобилното движение е необходимо да се предприемат мерки за подобряване на ефективността на наблюдението и контрола върху участниците в движението, установяване на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта, модернизация на информационните системи, гарантиращи сигурност и безопасност, реконструкция и подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа. Ще бъде извършвана оценка и мониторинг на показателите за безопасност на пътната инфраструктура по пътища от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Ще бъдат финансирани строително-монтажни работи, свързани с физическо разделяне на транспортните потоци; подобряване на пътната маркировка и пътните знаци и др. Мерки за пътна безопасност са предвидени за следните участъци:-Републикански път I-5 в участъка от км 89+000 до км 97+000;-Републикански път I-5 в участъка от км 222+000 до км 222+600;-Кръстовище на републикански път I-5 Русе – Стара Загора при км 183 + 774 с републикански път III-5601 Шипка – Дунавци и общински път за с. Шипка;-Кръстовище на републикански път I-5 Русе - Велико Търново при км 59 + 103 с републикански път I-3 Гара Бяла – Плевен;-Кръстовище на път I-5 „Дряново-Габрово” с път III-5004”/ Дряново-Габрово/-Рязковци-/Габрово/-/I-5/” при км 142+599/вдясно/;- Републикански път I-1 (E-79) - участък № 1 от км 42+600 до км 42+900; участък № 2 от км 52+600 до км 53+100; участък № 3 от км 57+400 до км 57+700;- Републикански път II-55 - участък от км 17+700 до км 18+100; участък от км 31+000 до км 31+800; участък от км 33+900 до км 34+100.При наличието на свободни средства, ще бъдат включени и допълнителни участъци, които ще бъдат идентифицирани на последващ етап. По отношение на останалата пътна мрежа и участъците, за които се налагат ремонтни дейности, средствата се осигуряват извън програмата. През 2021 г. беше одобрена Секторна стратегия за безопасност на движението по републиканските пътища. Стратегията включва редица мерки за повишаване на пътната безопасност. В изпълнение на стратегията през 2022 г. бяха отпуснати средства от държавния бюджет и започна изпълнение на мерките за пътна безопасност в критичните участъци. Всички пътища или участъци от пътища, които бъдат включени в инвестиционните планове и ремонтната програма на АПИ, финансирани с държавен бюджет, ще подлежат на поне една процедура по пътна безопасност. Мерки за пътна безопасност са предвидени и в Плана за възстановяване и устойчивост. През 2021 г. са установени общо 74 УКПТП, като 11 от тях са с двугодишна повтаряемост и 8 са с тригодишна повтаряемост. На идентифицираните “black spots” предстои да бъдат направени обследвания и предприети мерки. В допълнение 1.2 е описана допълняемостта с ПВУ и МСЕ. Всички предвидени проекти съответстват на принципа „за ненанасяне на значителни вреди“ по смисъла на чл. 17 от Регламент (ЕС) 2020/852. Видовете действия са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/.  |

*Списък на планираните операции от стратегическо значение - член 17, параграф 3, буква г), подточка i):*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква г), точка iii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциални бенефициенти по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ са:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;

- Агенция „Пътна инфраструктура”.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за осигуряване на достъпност и улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Предвидените проекти допринасят за междурегионалното, трансгранично и транснационално сътрудничество посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, в съответствие с общата европейска транспортна политика. Проектите ще осигурят по-добра свързаност на транспортната мрежа и ще допринесат за подобряване на връзките със съседните страни. Подробна информация е представена в раздел „Съответни видове действия“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциалът за прилагане на ФИ е малък, главно поради естествения монопол на държавата и финансовата нерентабилност на проектите. Изпълнението им ще бъде осигурено чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

Изграждането на инфраструктурата и нейната поддръжка изисква значителни средства, а приходите, които се очаква да бъдат генерирани в процеса на експлоатация, са недостатъчни за друга форма на подпомагане.

Потенциалът за генериране на приходи на всеки отделен инфраструктурен проект се разглежда и анализира детайлно в проектната документация. Наличните данни показват, че проектите не са финансово рентабилни и по тази причина ФИ не са предвидени. Приложеният подход се основава на проучвания и предварителни анализи, извършени за целите на създаването на ФИ по програмата.

**2.1.1.2 Показатели[[14]](#footnote-14)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точка ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение | Км | ***0*** | ***240,00*** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | RCO 53 - Нови или модернизирани железопътни гари и спирки | бр | ***0*** | ***11*** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | Дължина на пътищата с реализирани мерки за пътна безопасност по ПТС | км | **0** | **11,4** |
| 3„Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | RCO 108 – Дължина на пътищата с нови или модернизирани системи за управление на трафика | км | **0** | **143,5** |
| 3„Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | Брой проекти в изпълнение | Брой  | **0** | **5** |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо | 11 | "Дял на реконструираните интермодални ж.п. гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски участък София-Перник-Радомир" | % | 7,14 | 2020 | 57,14 | 2029 | ДП НКЖИ |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | Минимален брой отстранени black spots по програмата | Брой | 0 | 2022 | 11 | 2029 | АПИ |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | КФ | Неприложимо |  | Степен на внедряване на ERTMS по основната TEN-T мрежа на територията на страната, % | % | 12,47 | 2021 | 50.16 | 2029 | ДП НКЖИ |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[15]](#footnote-15) (не се прилага за ЕФМДР)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | КФ | Неприложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | 091 реконструирани или подобрени пътища и автомагистрали – основна TEN-T мрежа/092 разширена TEN-T мрежа105 Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)094 Цифровизация на транспорта път108. Комбиниран транспорт (трансевропейска транспортна мрежа) | **10 000 000.00****5 000 000.00****24 320 000,00****7 500 000.00****17 000 000.00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | КФ | Неприложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **01**Безвъзмездни средства | **63 820 000,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | КФ | Неприложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **33** Няма териториална насоченост | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | КФ  | Неприложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | **09** Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ | КФ | Неприложимо | СЦ „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“ | 03Полово неутрално  | **Не е приложимо** |

**2.1.1.1.4. Индикативна разбивка на програмните средства (ЕС) по видове интервенции за ЕФМДРА**

Неприложимо.

**2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения**

*Позоваване: Член 22, параграф 3 от РОР и член 20 и член 23, параграфи 1 и 2 от Регламента за ЕСФ+*

*Вид помощ*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Критерии за подбор на операциите[[16]](#footnote-16)*

*Текстово поле [4 000 знака]*

Неприложимо.

**Приоритет: 4 „Интермодалност в градска среда"**

**СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“**

**2.1.1.1 Намеса на фондове**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi) и vii) от РОР;*

*Съответни видове действия — член 22, параграф 3, буква г), точка i) от РОР; член 6 от Регламента за ЕСФ+:*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Примерни допустими дейности: изграждане на железопътни връзки към летища в градски условия, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите, включително за градска железница в Пловдив.**Необходими са инвестиции за насърчаване на интермодалността в градски условия, което ще допринесе за подобряване и модернизиране на градските транспортни системи, за приспособяване към градския растеж и нарастващото търсене.** Градските райони са особено изложени на негативните ефекти от настоящите модели на мобилност и транспорт, както и от устойчивата зависимост от частни леки автомобили, задвижвани от изкопаеми горива, като лошо качество на въздуха, шум, пътни произшествия, задръствания и емисии на парникови газове. Мерките за градска мобилност ще се прилагат в рамките на плановете за устойчива градска мобилност.В допълнение на инвестициите по приоритет 1, се включват инвестиции за изграждане на ж.п. връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще подобрят интермодалността и ще създадат **по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт в градски условия**. Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарните превози, осъществявайки връзка между ж.п. инфраструктурата и летищата в Пловдив и Бургас. Изграждането на ж.п. връзки ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящо на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро-превозните услуги. За по-добрата свързаност ще допринесе и проекта за изграждане на градска железница в Пловдив, който ще бъде подготвен по програмата. Осигуряването на железопътна връзка на гара Крумово с летище Пловдив, заедно с проекта „Развитие на железопътен възел Пловдив“ и плановете за концесия и развитие на летище Пловдив, ще осигурят развитие на транспортната свързаност в рамките на град Пловдив, чрез развитие на съвременен, сигурен и ефективен железопътен транспорт в ареала на града. В момента автобусен транспорт обслужва пътническия терминал на летище Пловдив и прави връзка с центъра на град Пловдив. Другите възможности за достигане до терминала на летището са посредством личен автомобил или таксиметрови превози. Няма друг транспорт в града, който да осъществява връзка между летището и жп гарата. Това допринася за задръстванията в град Пловдив, който е втория по големина град в България и замърсява въздуха в района. Ще бъде създадена градска железница, чрез използване на трасетата на съществуващата железопътна инфраструктура и изграждане на допълнителни спирки и връзки за обслужване на транспортната схема на града. **С развитието на градската железница трасето до летище Пловдив ще бъде интегрирано към осъществяваните превози в рамките на града**, като по този начин ще се създаде възможност за по-добра свързаност на летището с транспортната мрежа на града и значително повишаване на превозите. Летище Бургас се намира в непосредствена близост до квартал Сарафово. В близост до квартала преминава 86-та жп линия Владимир Павлов - Сарафово, като приемното здание на гарата се намира на приблизително 2 км (по права линия) от населеното място. Ареалът на летище Бургас прегражда пътя към жп гарата, в резултат на което реалното разстояние между терминала на летище Бургас, респективно кв. Сарафово до приемното здание на гара Сарафово е около 5 км. Осигуряването на железопътна връзка чрез използване в максимална степен на съществуващата инфраструктура, ще допринесе за удобен и бърз превоз на пътници между жп гара Бургас и летище Бургас. Разработеният проект за изграждане на новата жп връзка допълва проекта за развитие на жп възел Бургас. Направлението е важно за града, защото свързва международното летище с жп гара Бургас. Единственият обществен транспорт, предлаган по направлението е автобусна линия за масов градски транспорт. Други възможности за придвижване по направлението са таксиметров превоз или ползване на леки автомобили. Ще се проектират и изградят 3 нови спирки и 1 гара - стадион Лазур, Морската градина, Летище Бургас и Солниците. **В този смисъл ж.п. линията не е само връзка с летище, но и градска железница в рамките на града, с изграждането на нови спирки и гара, обслужващи кварталите на града.** С проекта ще се осигури свързаност на квартал Сарафово с централната част на град Бургас и други отдалечени квартали. Населението на квартал Сарафово е 4000 души, като в летния сезон достига 15000. Голяма част от живущите пътуват ежедневно за работа или забавление до центъра на града и другите квартали и капацитетът за обслужване с новата ж.п. линия е значителен. В този аспект тя може да се разглежда като градска железница, свързваща относително отдалечен квартал на града. Градската железница осигурява и транспортна свързаност в централната част на Бургас. Предвидени са 1 нова спирка и използване на гари Владимир Павлов и Бургас. Те са разположени в **гъсто населени райони на града** и чрез ж.п. линията се осъществява свързаност между тях с голям капацитет. Тези обекти се свързват чрез ж.п. линията със зони за отдих и развлечение в приморската част на града – спирка Морска градина и гара Солниците. Това са най-посещаваните зони – градската градина, Северния плаж на град Бургас, зона за отдих и лечение Солниците, зона за спорт в парка и велоалеите по крайбрежната ивица и е очаквано да се реализира значителен трафик в рамките на централната част на града и зоните за отдих.Както е предвидено в съобщението „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – поставяне на европейския транспорт на път за бъдещето“ , увеличаването на дела на колективния транспорт, както и автоматизираната, свързана и мултимодална мобилност значително ще намалят замърсяването и задръстванията от транспорта, особено в градовете и ще допринесат за подобряване на здравето и благосъстоянието на хората.Политиките на ЕС за справяне с демографските предизвикателства **засягат транспорта**, информационното общество, заетостта и социалната политика, културата, околната среда и климата, също и предприятията. Те изискват всеобхватен подход **за преодоляване или смекчаване на последиците от демографските промени**. Необходимо е повишаване на привлекателността на регионите, така че те да предоставят на младите хора възможности за учене, иновации и стабилна и качествена заетост чрез **целенасочени инвестиции в инфраструктура и свързаност**. Тази свързаност, освен да облекчи задръстванията, ще даде **приоритет и на инвестициите в устойчиви транспортни мрежи и ще стимулира обществените услуги** в по-слабо развитите райони, с цел да се насърчи взаимосвързаността между градовете и постигане на значителен **градски растеж**. Изпълнението на проекти, насърчаващи екологично устойчиво и социално приобщаващо развитие на транспортната инфраструктура в съответните региони спомага и за посрещане на **нарастващото търсене на транспортните услуги**. В този контекст изграждането на железопътните връзки от пътническите гари на Пловдив и Бургас към съответните летища ще допринесе за **подобряване на условията за** **приспособяване към демографските промени**, за **повишаване на** **градския растеж и за посрещане на** **нарастващото търсене**. В последните години сме свидетели и участници в **промяната на моделите на работа и начина на живот**. Въпреки че е важно постепенно да се върнем на работните места и да се възползваме от сътрудничеството на живо, ще продължим частично да работим дистанционно в обозримото бъдеще. В ситуацията след COVID-19 **хибридният модел на работа** ще изисква значителна промяна в културата и установяване на нови начини на общуване заедно със съответните политики и практики, което се отразява и на **начина ни на живот** като цяло. В хибридните екипи трябва да се съсредоточим повече върху управлението на екипа, отделните му членове и самите нас - задачи, които са по-лесни, когато работим в едно и също физическо пространство. Изграждането на железопътните връзки с летищата на Пловдив и Бургас ще улесни придвижването на хората, работещи в региона и комуникациите между отделните групи пътници, което ще повлияе както върху **променените модели на работа, така и променения начин на живот като цяло.**С изграждането на връзките към летищата ще се постигне и подобрена ефективност на инфраструктурата с въздействие към **намаляване на отрицателните външни ефекти** такива като задръствания, катастрофи и вредни газови емисии в околната среда.С предвидените инвестиции ще се насърчи развитето на мултимодална градска мобилност в допълнение на инвестициите по праграмата за регионално развитие и в съответствие с плановете за устойчива градска мобилност. Предвидените инвестиции ще допринесат и за постигане на целите на ИПЕК. В допълнение 1.2 е описана допълняемостта с ПВУ и МСЕ. Всички предвидени проекти съответстват на принципа „за ненанасяне на значителни вреди“ по смисъла на чл. 17 от Регламент (ЕС) 2020/852. Видовете действия са оценени като съвместими съгласно техническите насоки на Механизма за възстановяване и устойчивост /RRF DNSH/.  |

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква г), точка iii) от РОР:*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциални бенефициенти по Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ са:

- ДП Национална компания “Железопътна инфраструктура”.

*Действия за гарантиране на равенство, приобщаване и недискриминация – член 22, параграф 3, буква г), точка iv) от РОР и член 6 от Регламента за ЕСФ+*

*Текстово поле [2 000]*

ПТС ще бъде изпълнявана при спазване на Хартата на основните права на ЕС. Подборът на служителите се извършва на база образование, опит и професионални качества. Не се допуска дискриминация въз основа на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични характеристики, език, религия или убеждения, политически или други мнения, принадлежност към национално малцинство, имотно състояние, рождение, увреждане, възраст или сексуална ориентация. Планирани са мерки за улесняване на уязвимите групи и хората с увреждания. Когато спецификата го допуска, при обявяване и възлагане на обществените поръчки, се прилагат и спазват особените разпоредби на ЗОП при участие и възлагане на специфични производства и доставки на стоки и услуги, свързани с осигуряване на предимство за производствени предприятия на хората с увреждания.

*Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 22, параграф 3, буква г), точка v) от РОР*

*Текстово поле [2 000]*

Неприложимо.

*Междурегионални, трансгранични и транснационални видове действия — член 22, параграф 3, буква г), подточка vi) от РОР:*

*Текстово поле [2 000]*

Проектите в обхвата на приоритет 4 допринасят за транс-граничното, междурегионалното и транснационално сътрудничество, предвид значението им за развитието на транспортната система на градовете и подобряването на свързаността им с международните им летища, в съответствие с общата европейска транспортна политика и при осигуряване на енергийна ефективност и намаляване на вредните емисии в околната среда от транспорта. В допълнение бихме се възползвали от възможността да обсъдим съвместно бъдещи подобни инвестиции в Дунавския регион и възможностите за засилване изпълнението на приоритетите на Стратегията на ЕС за Дунавския регион на национално ниво с фокус върху мултимодалната мобилност в рамките на наскоро създадената „Дунавска мрежа от управляващи органи на ЕФРР/КФ“.

*Планирано използване на финансовите инструменти — член — 22, параграф 3, буква г), подточка vii) от РОР*

*Текстово поле [1 000]*

Потенциалът за прилагане на ФИ е малък. Изпълнението им ще бъде осигурено чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

Изграждането на инфраструктурата за мултимодален транспорт и нейната поддръжка изисква значителни средства, а приходите, които ще бъдат генерирани в процеса на експлоатация, не се очаква да бъдат достатъчни за прилагане на друга форма на подпомагане.

Потенциалът за генериране на приходи на всеки отделен проект се разглежда и анализира детайлно в проектната документация. Наличните данни показват, че проектите не са финансово рентабилни. Приложеният подход се основава на проучвания и предварителни анализи, извършени за целите на създаването на ФИ по програмата. При наличие на данни за финансова жизнеспособност на проектите и потенциал за прилагане на друга форма на подпомагане, концепцията ще бъде преразгледана.

**2.1.1.2 Показатели[[17]](#footnote-17)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), точка ii) от РОР, член 8 от Регламента за ЕФРР и КФ*

|  |
| --- |
| **Таблица 2: Показатели за крайни продукти** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]**  | **Мерна единица** | **Етапна цел (2024 г.)** | **Целева стойност (2029 г.)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“  | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | КФ | НП |  | RCO 54 — Интермодални връзки — нови или модернизирани  | Брой | 0 | 2 |
| 4 „Интермодалност в градска среда“  | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | КФ | НП |  | Брой проекти в изпълнение | Брой  | 0 | 2 |

|  |
| --- |
| **Таблица 3: Показатели за резултатите** |
| **Приоритет**  | **Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)** | **Фонд** | **Категория региони** | **ID [5]** | **Показател [255]** | **Мерна единица** | **Базова сценарий или референтна стойност** | **Референтна година** | **Целева стойност (2029 г.)** | **Източник на данните [200]** | **Коментари [200]** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“ “ | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | КФ | НП |  | Брой жители, ползващи се от новоизградената инфраструктура | Брой | 0 | 2020 | 1 030 548,00 | НКЖИНСИ |  |
| 4 „Интермодалност в градска среда“ | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | КФ | НП | 13 | "Дял на изградените интермодални ж.п. връзки с летища по коридор Ориент/ Източно средиземноморски" | % | 33,33 | 2022 | 100 | НКЖИ | 13 |

**2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията[[18]](#footnote-18) (не се прилага за ЕФМДР)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква г), подточка viii) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“  | КФ | НП | СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“  | 081Инфраструктура за чист градски транспорт  | **40 000 000,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“ | КФ | НП | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | **01**Безвъзмездни средства | **40 000 000,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“  | КФ | НП | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | **26**Градове и предградия | **40 000 000,00** |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“ | КФ | НП | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | **09** Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение 7 — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Специфична цел** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 4 „Интермодалност в градска среда“  | КФ | НП | СЦ Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | **03** Полово неутрално | **Не е приложимо** |

**2.1.1.1.4. Индикативна разбивка на програмните средства (ЕС) по видове интервенции за ЕФМДРА**

Неприложимо.

**2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения**

*Позоваване: Член 22, параграф 3 от РОР и член 20 и 23, параграфи 1 и 2 от Регламента за ЕСФ+*

*Вид помощ*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Основни целеви групи*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане*

*Текстово поле [2 000 знака]*

Неприложимо.

*Критерии за подбор на операциите[[19]](#footnote-19)*

*Текстово поле [4 000 знака]*

*Неприложимо*

**2.T. Приоритет за техническа помощ**

*Позоваване: Член 36, параграф 4 (a)*

*Съответни видове действия*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [8 000]* Предвидените дейности имат за цел да допринесат за постигане на специфичните цели на програмата, както и да осигурят устойчивост на административния капацитет на Управляващия орган, бенефициентите, социалните партньори и организации на гражданското общество, участващи в състава на Комитета за наблюдение на ПТС. В рамките на приоритета ще бъде осигурена подкрепа за реализиране на следните дейности: * извършване на специализирани дейности и подготовка на проучвания, анализи, и оценки във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г., приключването на ОПТТИ 2014-2020 г., както и подпомагане на подготовката на програмата за периода 2028-2034 г.;
* изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г. и приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.; провеждане на социологически проучвания;
* обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите в Управляващия орган, в съответствие с регламентите на ЕС и разработените национални правила;
* осигуряване на средства за настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по ПТСпри пътувания в страната и чужбина, във връзка с дейностите по програмата;
* подготовка, организиране и провеждане на специализирани обучения /включително за Натура 2000, Защитените територии, принципа за „не нанасяне на значителни вреди“ и политиките, законодателството и добрите практики в областта на околната среда/, семинари, конференции и работни срещи на служителите в Управляващия орган, бенефициентите, представителите на социалните партньори и организации на гражданското общество, участващи в състава на Комитета за наблюдение на ПТС, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители и обучителни курсове , подготовка и копиране на материали, писмен и устен превод, както и кетъринг;
* постепенно изграждане на бази данни, разработване на програма за укрепване на устойчивостта на транспортната мрежа на екстремни климатични събития и актуализиране на насоките за проектиране; оценка на нуждите от обучение и изпълнение на програми за обучение в областта на климатичните промени и мерките за адаптиране към изменението на климата, в съответствие с препоръките наНационална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие;
* оптимизация на правила и процедури за намаляване на административната тежест за бенефициентите;
* подобряване на материално-техническата база, включително и наем, лизинг, покупка и/или застраховане на оборудване, необходимо на служителите на УО и на бенефициентите да извършват дейностите си по ПТС;
* организация на дейността на Комитета за наблюдение на ПТС, на заседанията на под-комитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени (включително административни и логистични разходи), както и провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на ОПТТИ 2014-2020;
* осигуряване на специализирана външна експертиза и помощ от международни финансови институции в специфични области като разработване на секторни политики, подкрепа в управлението на проекти и др;
* разработване на методика за управление на дейностите по републиканските пътища (обследване, анализ, планиране);
* „Укрепване на капацитета за предотвратяване, на откриване, докладване и проследяване на нередности и измами, засягащи фондовете, включително чрез:

- докладване в IMS за всяка открита нередност или измама, когато това се дължи съгласно приложимите изисквания за докладване, включително тези, произтичащи от случаи / препоръки на OLAF, и редовно актуализиране на всички IMS уведомления;- разработване на политика или изявление за борба с измамите и годишни планове на програмно ниво, в съответствие с Националната стратегия за борба с измамите (NAFS), т.е. Националната стратегия за предотвратяване и борба с нередностите и измамите, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз - за периода 2021 - 2027 г. (NAFS,), приет с Решение 833 от 12 ноември 2020 г. на Министерския съвет, и годишните планове за неговото изпълнение;пълноценно използване на наличните инструменти за извличане на данни, като Arachne. "* подготовка и актуализация на стратегически и програмни документи в областта на транспорта, средносрочен преглед и актуализация на Интегрираната транспортна стратегия на Република България, актуализация на транспортния модел и др. в съответствие с новите тенденции в европейската и националната политики и съобразно препоръки на ЕК, включително план за мониторинг на околната среда за изпълнението на ПТС 2021-2027 и наръчник за подготовка и изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда при реализацията на инфраструктурните проекти по ПТС 2021-2027; разработване на планове за действие съгласно Регламент (ЕС) 1143/2014, относно предотвратяването и управлението на въвеждането и разпространението на инвазивни чужди видове, основани на предварителен анализ, на основните пътища на навлизане и транспорт /въвеждане и разпространение/ на случайно попаднали чужди видове - растения, гъби и животни, от значение за България и ЕС, напр. със: самолети, водоплавателни съдове, баластна вода, обраствания по корпуса на плавателни средства, МПС, влакове и др.;
* подготовка на проучване за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в България, включително подготовка на схема за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в България;
* подготовка на проучвания за развитието на комбинирания транспорт в България като: изследване на международни релации за комбиниран транспорт, разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища и др.;
* разработване и прилагане на ефективни и пропорционални мерки и процедури за борба с измамите на УО и бенефициентите, при отчитане на идентифицираните рискове;
* мерки за превенция, откриване и коригиране на нередности, включително конфликта на интереси и корупцията в УО и бенефициентите по ПТС;
* осигуряване на подкрепа за подготовката на проекти в транспортния сектор;
* провеждане на информационни кампании за популяризиране на инвестициите в транспорта и за повишаване на информираността за рисковите фактори, свързани с безопасността на движението по пътищата;
* разработване на документи и мерки за подобряване на реда, изискванията, организацията, условията и начина на провеждане на обучението за придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на изпитите на кандидатите.

Ще бъде насърчено прилагането на пактове за почтеност при планирането, възлагането и изпълнението на обществени поръчки от висок обществен интерес и със значителен корупционен риск, за да се осигури добро финансово управление на средствата по програмата. Един или повече пакта за почтеност ще бъдат приложени с фокус върху операции от стратегическо значение в програмата.С изпълнението на предвидените дейности ще се осигури ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка, приключване и популяризиране на инвестициите в транспорта. |

*Основни целеви групи — член 22, параграф 3, буква д), точка iii) от РОР*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [1 000]* **Потенциални бенефициенти по приоритета са:****-** Управляващ орган на ПТС 2021-2027 г.- Национална компания „Железопътна инфраструктура”;- Агенция „Пътна инфраструктура”;- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”;- ДП „Пристанищна инфраструктура”;- ИА „Морска администрация”;- Социални партньори и организации на гражданското общество, участващи в Комитета за наблюдение на ПТС. |

*Показатели*

*Показатели за крайния продукт със съответните междинни цели и целеви стойности*

*Основание: член 22, параграф 3, буква д), точка ii) от РОР*

Таблица 2: Показатели за крайния продукт\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Приоритет** | **Фонд** | **Категория региони** | **ИД код** | **Показател** | **Мерна единица** | **Междинна цел 2024 г.** | **Целева стойност 2029** |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 4 | Разработена пътна карта за укрепване на административния капацитет във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г. | брой | 0 | 1 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 5 | Брой новини /актуализации на сайта на програмата | брой | 48 | 108 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 6 | Брой събития за програмата от всякакъв характер | брой | 6 | 18 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 7 | Брой публикации в социалните мрежи | брой | 208 | 468 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 8 | Брой участия в обучения на служителите в Управляващия орган | брой | 60 | 310 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 9 | Брой служители в Управляващия орган, чиито възнаграждения се финансират по приоритет 5 | брой | 61 | 61 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП | 10 | Брой проведени проверки на място | брой | 15 | 90 |

\**При прогнозата на междинните и целевите стойности на индикаторите за публичността е прието, че при едновременно изпълнение на ОПТТИ и ПТС, методически броят се отчита общо, защото публикациите за двата програмни периода ще се осъществяват в създадените при изпълнението на ОПТТИ комуникационни канали в социалните мрежи.*

Таблица 3: Показатели за резултат

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Приоритет** | **Фонд** | **Категория региони** | **ИД код** | **Показател** | **Мерна единица** | **Базова стойност****2023 г.** | **Целева стойност** **2029 г.** |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП |  | Необходимо средно време за обработване на плащане към бенефициента, считано от деня на подаване на искането до деня на възстановяване на плащането | дни | 90  | 80  |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП |  | Средно време за оценка на проект | дни | 85  | 80 |
| 5 „Техническа помощ | КФ | НП |  | Ниво на информираност на гражданите за политиките на ЕС | % | 42 | 45 |

*Индикативна разбивка на програмните ресурси (ЕС) по видове интервенции*

*Член 22, параграф 3, буква д), точка iv) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 5 „Техническа помощ“ | КФ | НП | 179 Информация и комуникация180 Подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол181 Оценка и проучвания, събиране на данни182 Укрепване на капацитета на органите на държавите членки, бенефициерите и съответните партньори | 1 609 670,004 740 000,005 379 000,0019 300 330,00 |

|  |
| --- |
| **Таблица 7: Измерение 6 — Вторични тематични области във връзка с ЕСФ+** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 5 „Техническа помощ“ | КФ | НП  | 09 Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 8: Измерение — Равенство между половете на ЕСФ+, ЕФРР, КФ и ФСП** |
| **Приоритет №** | **Фонд** | **Категория региони** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 5 „Техническа помощ“ | КФ | НП  | 09 Не е приложимо | **Не е приложимо** |

|  |
| --- |
| **Таблица 9: Индикативна разбивка на програмираните средства (ЕС) по видове интервенции за ЕФМДРА** |
| **Приоритет №** | **Специфична цел** | **Вид интервенция** | **Код**  | **Сума (EUR)** |
| 5 „Техническа помощ“ | НП | НП  | 09 Не е приложимо | **Не е приложимо** |

*Приоритет за техническа помощ съгласно член 37 от РОР*

*Описание на техническата помощ по плащанията, които не са свързани с разходи — член 37 от РОР*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [3 000]* Неприложимо. |

1. **Финансов план**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква ж), точки i)- iii); Член 112, параграфи 1—3, членове 14 и 26 от РОР*

**3.А Прехвърляния и принос[[20]](#footnote-20)**

*Позоваване: Членове 14; 26 и 27 от РОР*

|  |
| --- |
| [ ]  принос към Invest EU |
| [ ]  прехвърляния към инструменти при пряко или непряко управление между фондовете със споделено управление |
| [ ]  прехвърляния между ЕФРР, ЕСФ+, КФ или друг фонд или фондове |

**Таблица 15А: Принос към InvestEU \***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Принос от** | **Принос към** | **Разбивка по години** |
| Неприложимо. | Неприложимо. | Неприложимо. |

**Таблица 15Б: Принос към InvestEU \***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Категория региони** | **Компонент 1** | **Компонент 2** | **Компонент 3** | **Компонент 4** | **Компонент 5** | **сума** |
|  |  | (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)) |
| ЕФРР | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЕСФ+ | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| КФ | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЕФМДР | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Общо | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |

\* Кумулативни суми на целия принос по време на програмния период.

**Таблица 16 А Прехвърляния към инструменти при пряко или непряко управление(разбивка по години)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Прехвърляне от** | **Прехвърляне към** | **Разбивка по години** |
| НП | НП | НП |

**Таблица 16Б: Прехвърляния към инструменти при пряко или непряко управление****(резюме)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Фонд** | **Категория региони** | **Инструмент 1** | **Инструмент 2** | **Инструмент 3** | **Инструмент 4** | **Инструмент 5** | **Сума за прехвърляне** |
|  |  | (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e) |
| ЕФРР | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЕСФ+ | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| КФ | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЕФМДР | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Общо | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |

\* Кумулативни суми на всички прехвърляния през програмния период.

**Таблица 17А: Прехвърляния между ЕФРР, ЕСФ+ и КФ или друг фонд или фондове (разбивка по години)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Прехвърляне от** | **Прехвърляне към** | **Разбивка по години** |
| НП | НП | НП |

**Таблица 17Б: Прехвърляния между фондове със съвместно управление \***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **ЕФРР** | **ЕСФ+** | **КФ** | **ЕФМДР** | **Фонд „Убежище и миграция“** | **ФВС** | **ИУГВ** | **Общо**  |
| По-силно развити региони | Преход | По-слабо развити региони | Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони | По-силно развити региони | Преход | По-слабо развити региони | Най-отдалечени региони |
| **ЕФРР** | По-силно развити региони |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ***ЕСФ+*** | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход  | НП | НП | НП | НП |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони  | НП | НП | НП | НП |  |  |  |  | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ***КФ*** | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |  | НП | НП | НП | НП | НП |
| ***ЕФМДР*** | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |  | НП | НП | НП | НП |
| **Общо** | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |

\* Кумулативни суми на всички прехвърляния през програмния период.

**ФСП: разпределени средства в програми и прехвърляния**

Неприложимо.

**3.5 Финансови бюджетни кредити по година**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква ж), точка i) от РОР и членове 3, 4 и 7 от Регламента за ФСП*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **Таблица 10: Финансови бюджетни кредити по година** |
| **Фонд** | **Категория региони** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026 без сума за гъвкавост** | **2026 сума за гъвкавост** | **2027 без сума за гъвкавост**  | **2027 сума за гъвкавост** | **Общо**  |
| ЕФРР | По-слабо развити региони | 0,00  | 121 928 345,00 | 132 916 461,00 | 127 437 789,00 | 131 701 969,00 | 53 750 749,00 | 53 750 749,00 | 56 561 969,00 | 56 561 969,00 | **734 610 000,00** |
| По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони и северни слабо населени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЕСФ+ | По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Общо  | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Кохезионен фонд | Не е приложимо | 0,00 | 159 015 012,00 | 172 578 248,00 | 133 618 273,00 | 140 941 890,00 | 66 950 619,00 | 66 950 619,00 | 70 662 169,00 | 70 662 170,00 | **881 379 000,00** |
| ЕФМДР | Не е приложимо | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Общо  |  | 0,00 | 280 943 357,00 | 305 494 709,00 | 261 056 062,00 | 272 643 859,00 | 120 701 368,00 | 120 701 368,00 | 127 224 138,00 | 127 224 139,00 | **1 615 989 000,00** |

**3.6 Общо финансови бюджетни кредити по фонд и национално съфинансиране[[21]](#footnote-21)**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква ж), точка ii), член 22, параграф 6 и член 36 от РОР*

*За целта, свързана с растежа и заетостта*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **Таблица 11: Общо фиансови бюджетни кредити по фондове и национално съфинансиране** |
| **Цели на политикатаНе или ТП** | **Приоритет** | **Основа за изчисляване на подпомагането от ЕС (общо или публично)** | **Фонд** | **Категория региони\*** | **Принос на ЕС** | **Разбивка на приноса на ЕС** | **Национален принос** | **Ориентировъчно разпределение на националното участие** | **Общо** | **Процент на съфинансиране** |
| **Без** **сума за гъвкавост** | **Със сума за гъвкавост** | **публично**  | **частно**  |
|  |  |  |  | (a) |  |  | (b)=(c)+(d) | (c) | (d) | (e)=(a)+(b)\*\* | (f)=(a)/(e)\*\* |
| ЦП 3 | Приоритет 1 | публично | КФ | Не е приложимо | 604 237 262,00 | 544 237 262,00 | 60 000 000,00 | 106 630 106,00 | 106 630 106,00 | НП | 710 867 368,00 | 85 % |
| ЦП 3 | Приоритет 2 | публично | ЕФРР | По-слабо развити региони | 455 605 525,00 | 385 292 807,00 | 70 312 718,00 | 80 400 975,00 | 80 400 975,00 | НП | 536 006 500,00 | 85 % |
| По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЦП 3 | Приоритет 2 | публично | КФ | Не е приложимо | 142 292 738,00 | 104 679 949,00 | 37 612 789,00 | 25 110 484,00 | 25 110 484,00 | НП | 167 403 222,00 | 85 % |
| ЦП 3 | Приоритет 3 | публично | ЕФРР | По-слабо развити региони | 279 004 475,00 | 239 004 475,00 | 40 000 000,00 | 49 236 084,00 | 49 236 084,00 | НП | 328 240 559,00 | 85 % |
| По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| Преход | НП  | НП | НП | НП  | НП  | НП | НП  | НП  |
| Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| ЦП 3 | Приоритет 3 | публично | КФ | Не е приложимо | 63 820 000,00 | 43 820 000,00 | 20 000 000,00 | 11 262 353,00 | 11 262 353,00 | НП | 75 082 353,00 | 85 % |
| ЦП 2 | Приоритет 4 | публично | КФ | Не е приложимо  | 40 000 000,00 | 30 000 000,00 | 10 000 000,00 | 7 058 824,00 | 7 058 824,00 |  | 47 058 824,00 | 85 % |
| Техническа помощ | Приоритет 5 | публично | **КФ** | НП | 31 029 000.00 | 21 029 000,00 | 10 000 000,00 | 5 475 706,00 | 5 475 706,00 | НП | 36 504 706,00 | 85 % |
| **Общо ЕФРР** |  |  | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
|  |  | Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
|  |  | По-слабо развити региони | 734 610 000,00 | 624 297 282,00 | 110 312 718,00 | 129 637 059,00 | 129 637 059,00 | НП | 864 247 059,00 | 85 % |
|  |  | Специално разпределени средства за най-отдалечените региони или северните слабо населени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| **Общо ЕСФ+** |  |  | По-силно развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
|  |  | Преход | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
|  |  | По-слабо развити региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
|  |  | Най-отдалечени региони | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП | НП |
| **Общо КФ** |  | Не е приложимо | Не е приложимо | **881 379 000,00** | **743 766 211,00** | **137 612 789,00** | **155 537 473,00** | **155 537 473,00** | **НП** | **1 036 916 473,00** | **85 %** |
| **Всичко** |  | Не е приложимо | Не е приложимо | **1 615 989 000,00** | **1 368 063 493,00** | **247 925 507,00** | **285 174 532,00** | **285 174 532,00** | **НП** | **1 901 163 532,00** | **85 %** |

**\*** За ЕФРР: по-слабо развитите региони, регионите в преход, по-силно развитите региони и, когато е приложимо, специални разпределени средства за най-отдалечените и северните слабо населени региони. За ЕСФ+: по-слабо развитите региони, регионите в преход, по-силно развитите региони и, когато е приложимо, допълнителни разпределени средства за най-отдалечените и северните слабо населени региони. За КФ — не е приложимо Що се отнася до техническата помощ, прилагането на категориите региони зависи от избора на фонд.

Таблица 11А: Общо разпределени финансови средства по фондове и национален принос

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Приоритет** | **Специфична цел** | **Основа** | **Финансово участие на ЕС** | **Национален принос** | **Общо** | **Ставка на съ-фин.** |
| Приоритет 1 | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“. | Публична | 604 237 262,00 | 106 630 106,00 | 710 867 368,00 | 85 % |
| Приоритет 2 | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“. | Публична | 597 898 263,00 | 105 511 459,00 | 703 409 722,00 | 85 % |
| Приоритет 3 | „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“. | Публична | 342 824 475,00 | 60 498 437,00 | 403 322 912,00 | 85 % |
| Приоритет 4 | Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  | Публична | 40 000 000,00 | 7 058 824,00 | 47 058 824,00 | 85 % |
| Приоритет 5 | ТП | Публична | 31 029 000.00 | 5 475 706,00 | 36 504 706,00 | 85 % |

*За ЕФМДР:*

*Позоваване: Член 36, параграф 4 от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 11 A** |
| **Приоритет** | **Вид на областта на подпомагане** (номенклатура, посочена в Регламента за ЕФМДР) | **Основа за изчисление****на подпомагането от ЕС** | **Принос на ЕС** | **Национален публичен принос** | **Общо** | **Процент на съфинансиране** |
| Приоритет 1 | 1.1 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| 1.2 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| 1.3 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| 1.4 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| 1.5 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| Приоритет 2 | 2.1 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| Приоритет 3 | 3.1 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| Приоритет 4 | 4.1 | Публично | НП | НП | НП | НП |
| Техническа помощ | 5.1 | Публично | НП | НП | НП | НП |

1. **Отключващи условия**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква и) от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 12: Отключващи условия** |
| **Отключващи условия** | **Фонд** | **Специфична цел**(не е приложимо за ЕФМДР) | **Изпълнение на Отключващите условия** | **Критерии**  | **Изпълнение на критериите** | **Позоване на съответната документация**  | **Обосновка**  |
| Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище | КФЕФРР | Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T | Изпълнено  | Мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г., което:Критерий 1- Включва икономическа оценка на планираните инвестиции, подкрепена от анализ на търсенето и моделиране на движението, която следва да отчита очакваното въздействие на отварянето на пазарите на железопътни услугиКритерий 2- Съответства на свързаните с транспорта елементи на интегрирания национален план в областта на енергетиката и климатаКритерий 3- Включва инвестиции в коридорите на основната TEN-T мрежа, както са определени от Регламента за МСЕ, съгласно съответните работни планове за коридорите на основната TEN-T мрежаКритерий 4- За инвестиции извън коридорите на основната мрежа на TEN-T, включително в трансгранични участъци, осигурява взаимно допълване чрез предоставяне на достатъчна свързаност на градските мрежи, регионите и местни общности към ядрото TEN-T и неговите възлиКритерий 5- Гарантира оперативната съвместимост на железопътната мрежа и, когато е приложимо, докладва относно внедряването на ERTMS в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на КомисиятаКритерий 6- Насърчава мултимодалността, като набелязвануждите от терминали за мултимодален превоз или за претоварване на товари и от пътнически терминали Критерий 7- Включва мерки, приложими за планирането на инфраструктурата, насочени към насърчаване на алтернативните горива, съгласно съответните национални рамки на политикатаКритерий 8- Представя резултатите от оценката на рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите национални стратегии за пътна безопасност, заедно с картографиране на засегнатите пътища и участъци и определяне на приоритета на съответните инвестицииКритерий 9- Предоставя информация за финансовите ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури | ИзпълнениИзпълненИзпълненИзпълненИзпълненИзпълненИзпълненИзпълненИзпълнен  Изпълнен | Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. и транспортен модели към неяИнвестиционна програма за изпълнение на условията за усвояване на средствата от европейските фондове за периода 2021 – 2027 г. (Инвестиционна програма) – одобрена през юни 2021 г.Раздел II от Инвестиционната програма Раздел III от Инвестиционната програмаИнтегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г. (приет от Министерския съвет на 27.02.2020 г.)Раздел IV от Инвестиционната програмаРаздел V от Инвестиционната програмаРаздел VI от Инвестиционната програмаНационален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз – одобрен на 17.06.2021 г.*Раздел VII от Инвестиционната програма*Национален план за развитие на комбинирания транспорт в РБ до 2030 гРаздел VIII от Инвестиционната програмаНационална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктураРаздел IX от Инвестиционната програмаНационална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021-2030 г. и План за действие за 2021-2023 г.Раздел X от Инвестиционната програма | Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. е цялостен стратегически документ за устойчиво развитие на транспортните инвестиции. Документът отговаря на изискванията за разрешителните условия за периода 2014-2020 г.В светлината на благоприятните условия 2021-2027 г. през юни 2021 г. беше одобрена Инвестиционна програма за изпълнение на условията за усвояване на европейските фондове за 2021-2027 г. с подробна информация за изпълнение на всеки критерий. Мултимодалният транспортен модел към Интегрираната транспортна стратегия е актуализиран до базовата 2019 г. Разработена е икономическа оценка на планираните инвестиции, подкрепена от анализ на търсенето и модели на трафика, които отчитат очакваното въздействие от отварянето на железопътните услуги пазар.В раздел II са представени резултатите от актуализацията на модела на мултимодалния транспорт и от извършената икономическа оценка на планираните инвестиции.Раздел III включва информация за съответствието на свързаните с транспорта елементи на Интегрирания план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030. В плана една от основните цели на политиката за намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор е свързана с ускореното разгръщане на инфраструктура за зареждане на електрически и хибридни превозни средства.По отношение на подобряването на енергийната ефективност в транспортния сектор Интегрираният план предвижда увеличаване на дела на електрическите и хибридните моторни превозни средства и разширяване на инфраструктурата за зареждане. Интегрираният план е в съответствие с дългосрочната транспортна политика до 2030 г.Раздел IV представя инвестициите в коридорите TEN-T, преминаващи през българска територия. Включена е и информация за планираните инвестиции в работните планове на европейските координатори. Значителни усилия ще бъдат насочени към изграждането на железопътната инфраструктура по коридора Ориент/Източно-Средиземноморски. Обърнато е внимание на изграждането на трансграничните участъци и развитието на коридора Рейнско-Дунавски.Раздел V идентифицира железопътни участъци, които осигуряват свързаност между регионите и местните общности до основната и широкообхватната мрежа. По методология (описана в Приложение 1) е изготвен приоритетен списък на пътните участъци, които са извън основната TEN-T и осигуряват свързаност на градските мрежи, региони и местни общности към него.Раздел VI представя изпълнението на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS). В него са описани проектите в процес на изпълнение и планираните за периода 2021 - 2027 г. Посочени са необходимите инвестиции за отделните мерки и планираните срокове. Постигнато е съответствие с Националния план за внедряването на ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“При изготвянето на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в РБ до 2030 г. са извършени анализи за инфраструктурата за комбиниран транспорт, нормативната уредба, товарния трафик, добрите практики в други страни членки на ЕС. На базата на анализите е предложен списък от мерки (организационни, оперативни, финансови и технически) за увеличаване дела на комбинирания транспорт в България. Направени са разчети за необходимите инвестиции. Планът е приет от Министерския съвет в края на юли 2022 г.Постигнато е съответствие между Раздел VII от Инвестиционната програма и Националния план за развитие на комбинирания транспорт в РБ до 2030 г.Раздел VIII включва информация за мерките за използване на алтернативни горива в съответствие с националната рамка за политиките. Изготвено е резюме на стратегическата рамка за алтернативни горива в транспорта - Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура и –и национален доклад съгласно Директива 2014/94/ЕС. Включени са мерки за планиране на инфраструктурата за автомобилен и воден транспорт, както и мерки и препоръки за изграждане на инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства. Представени са планирани средства за изграждане на водородни зарядни станции. Идентифицирани са мерки за развитие на инфраструктура за алтернативни горива във водния транспорт.Последната самооценка предоставя допълнителна информация за планираните инвестиции и броя на зарядните станции по Плана за възстановяване и устойчивост, Програмата за развитие на регионите 2021-2027 и ПТС 2021-2027.В Раздел IX са представени политиките и стратегическите документи за пътна безопасност, включително Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021-2030 и г. . и Плана за действие за 2021-2023 г. Представен е преглед на пътната инфраструктура по отношение на пътната безопасност. Направени са заключения относно рисковете за пътната безопасност. Най-важните въпроси се обобщени и са определени бъдещите действия. АПИ изготви карта на критичните участъци. Последната самооценка предоставя допълнителна информация за изпълнението на проекти по ПTC и Плана за възстановяване и устойчивост. Те ще ограничат риска от произшествия чрез модернизация на инфраструктурата, въздействие върху ключови процеси за управление на пътната безопасност, интегриране на софтуерни приложения и закупуване на оборудване за текущ ремонт и поддръжка. Добавена е информация за критичните участъци през 2020 и 2021 г., както и за процедурите за управление на пътната безопасност.Раздел X представя информация за индикативните финансови ресурси, необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури. Включена е и информация за очакваните приходи на управителите на инфраструктура до 2027 г. Данните за разходите (по години, отделни проекти и източници на финансиране) са включени в Приложение 2. |

1. **Органи, които отговарят за програмата**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква 4) и членове 71 и 84 от РОР*

|  |
| --- |
| **Таблица 13: Органи, които отговарят за програмата** |
| **Органи, които отговарят за програмата**  | **Наименование на институцията** [500] | **Име на лицето за контакт** [200] | **Електронна поща** [200] |
| Управляващ орган | Дирекция „Координация на програми и проекти”,Министерство на транспорта и съобщенията | Мартин Георгиев – директор на дирекция „Координация на програми и проекти” и Ръководител на Управляващия орган | mgeorgiev@mtitc.government.bg   |
| Одитен орган | ИА „Одит на средствата от ЕС” | Людмила Рангелова – изпълнителен директор | aeuf@minfin.bg  |
| Орган, който получава плащания от Комисията | Дирекция „Национален фонд”, Министерство на финансите | Детелина Караенева – директор на дирекция „Национален фонд” | natfund@minfin.bg  |
| Счетоводен орган | Дирекция "Национален фонд", Министерство на финансите | Детелина Караенева – директор на Дирекция "Национален фонд“ | natfund@minfin.bg |

*Разпределение на възстановените суми за технтическа помощ съгласно член 36, параграф 5 от РОР, ако се установи, че повече субекти получават плащания от Комисията*

Основание: член 22, параграф 3 от РОР

Таблица 13А

|  |  |
| --- | --- |
| Субект 1 – Неприложимо.  | % |
| Субект 2 – Неприложимо.  | % |

1. **Партньорство**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква з) от РОР*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [10 000]*Министерство на транспорта и съобщенията (дирекция „Координация на програми и проекти”) е водещо ведомство за разработване на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. При разработването на програмата се използва опитът на Управляващия орган в подготовката, управлението и изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.Със Заповед № РД-08-572/28.11.2019 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е сформирана Работна група за подготовката на програмата. Съставът на Работната група е в съответствие с ПМС № 142/2019. В Работната група са включени представители на Централното координационно звено, Сертифициращия и Одитиращия орган, ведомствата, отговорни за политиките, мерки по които ще се финансират от програмата, Националния статистически институт, Комисията за защита от дискриминацията, Регионалните съвети за развитие в районите от ниво 2, Национално представителните организации на работодателите, работниците и служителите, признати от Министерския съвет по реда на Кодекса на труда, Национално представителните организации на и за хора с увреждания, признати от Министерския съвет по реда на Закона за интеграция на хората с увреждания, Националното сдружение на общините в Република България, неправителствени организации и т.н.Ролята на партньорите при разработването на оперативната програма е регламентирано както в ПМС 142/2019, така и във Вътрешните правила за организацията и дейността на работната група (РГ) за подготовка на програма „Транспортна свързаност” за периода 2021-2027 г.Изборът на представители на неправителствените организации е извършен съгласно утвърден механизъм за избор на неправителствени организации. Съгласно този механизъм в работната група участват представители на следните групи неправителствени организации – екологични, работещи в сферата на транспорта и в сферата на политиките за развитие.Представителите на партньорските институции и организации са включени в процеса на изготвянето, разглеждането и съгласуването на отделните разработки и текстове на програмата, както и на окончателния вариант на програмата, като основно функциите им се изразяват в подготовката и представянето на предложения, коментари и становища, участие в заседанията на РГ с право на глас и т.н.Заседанията се провеждат при ясна организация, в съответствие с приетите от РГ вътрешни правила за дейността й. Материалите за всяко заседание се изпращат предварително, като на членовете на РГ и техните заместници се осигурява необходимото време и информация за подготовката на компетентни становища по разглежданите материали. Проведени са заседания на РГ, като отделните компоненти на програмата и подготвените цялостни текстове са изпращани на членовете на РГ за коментари и становища.Непрекъсната координация се осъществява с Централното координационно звено в Министерски съвет. Координация в процеса на разработване на програмите за програмен период 2021-2027 г., в т.ч. програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г., се осъществява и в рамките на Съвета за координация и управление на средствата от ЕС.Принципът на партньорство ще се прилага и при изпълнението, мониторинга и оценката на програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г. Участието на идентифицираните при разработването на програмата административни, социални и икономически партньори ще бъде осигурено чрез участието на техни представители в Комитет за наблюдение на програмата. Комитетът за наблюдение ще осъществява мониторинг по отношение на напредъка в постигането на целите и стратегията на програмата и по този начин ще гарантира нейното ефективно и качествено изпълнение.Бенефициентите по съответните приоритетни оси на програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г. ще бъдат активни и надеждни партньори на Управляващия орган в процеса на изпълнението й. В тази връзка се работи по осигуряване на проектната готовност за програмен период 2021-2027 г. и по изграждане на необходимия административен капацитет за усвояването на средствата.С оглед информирането на широката общественост за процеса на подготовка на програма „Транспортна свързаност”, протоколите от проведените заседания и материалите от отделните етапи на подготовка на програмата се публикуват на страницата на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” в Интернет на единния информационен портал на управление на Структурните и Кохезионния фонд на ЕС.По време на изпълнението на програмата УО ще насърчава стратегическото използване на обществените поръчки в подкрепа на целите на политиката (включително усилия за професионализиране за справяне с пропуските в капацитета). Бенефициентите ще бъдат насърчавани да използват повече критерии, свързани с качеството и разходите за жизнения цикъл на проектите. Когато е осъществимо, екологичните (например критерии за екологични обществени поръчки) и социалните съображения, както и стимулите за иновации трябва да бъдат включени в процедурите за обществени поръчки. |

1. **Комуникация и видимост**

*Позоваване: Член 22, параграф 3, буква й) от РОР*

|  |
| --- |
| *Текстово поле [4 500]* Комуникационната стратегия (КС) на ПТСопределя рамката за стратегическа комуникация за програмния период 2021-2027 г., посредством ясен стратегически подход, включвайки основна визия, обща рамка, общи и дългосрочни цели. **Общи цели:**1. Популяризиране на ролята на Европейския съюз и информиране за дейностите и резултатите по програмата;
2. Повишаване нивото на осведоменост и информираност на гражданите относно подкрепата на ЕС и инвестициите по програмата;
3. Подобряване на видимостта на европейските политики и инициативи;
4. Информиране и подкрепа бенефициентите при изпълнение на проектите.

Специфични цели:1. Информиране за проектите по програмата, очакваните резултати и ползи, чрез подготовка и изпълнение на комуникационни кампании;2. Информиране развитието на проектите и нарпедъка на програмата чрез поддържане и актуализиране на сайта и социалните мрежи на програмата;3. Оптимизиране на партньорските отношения и съвместни иницативи с неправителствени организации и заинтересовани страни чрез провеждане на събития, обучения и други подходящи събития;4. Фокусиране на съдържанието върху теми, показващи реални истории и добри практики по проектите, чрез изготвяне на съдържание от всякакъв вид.**Целеви аудитории**1. Широка общественост – гражданите на Република България
2. Бенефициенти на програмата
3. Граждани в активна възраст, две подгрупи: 30 -45 г. и 46 – 65г.
4. Младежи и учащи 15- 30 г.
5. Неправителствени организации
6. Академични среди
7. Администрация, ангажирана с управлението на фондовете на ЕС в България
8. Медиатори/ разпространители на информация

**Комуникационните канали** 1. Единен информационен портал: <https://www.eufunds.bg> ;
2. Електронни медии: телевизионни канали и радиостанции от национален и регионален обхват, които ще бъдат подбирани на база обективни критетии за всяка отделна кампания;
3. Печатни медии: вестници, списания и други периодични издания;
4. Външна реклама;
5. Онлайн базирани медии – информационни сайтове, новинарски агенции, бизнес сайтове, като при планиране на кампания онлайн медиите ще бъдат подбирани спрямо обективни системи за измерване на посещаемостта като Gemius, Alexa и др., като се предоставят данни за посещаемост и/ или трафик;
6. Социални мрежи и платформи за споделяне на съдържание - поддържане, надграждане и развитие на съществуващите профили на програмата в Youtube, Instagram, Facebook и други;
7. Директна комуникация (събития, семинари, обучения и други).

Комуникационните средства ще бъдат подбирани по такъв начин, който да обяснява на достъпен език и чрез реални примери за приноса на ЕС за подобряване на качеството на живота. Приоритетно ще бъдат показвани реални истории, примери и добри практики как проектите, съфинансирани от ЕС променят ежедневието на гражданите, подобряват условията за бизнес и създават предпоставки за развитие и растеж. Ще бъде използвано единно лого и послание за подкрепата на ЕС.**Планиран бюджет**Планираният бюджет (изчислен единствено на база европейско съфинансиране) е 4 829 010 евро или 0,3% от европейското финансиране по програмата, което е 1 609 670 000 евро. Този бюджет ще бъде разпределен пропорционално на годишна база за периода на изпълнение на комуникационната стратегия, като за 2021г. няма разходван бюджет, което прави средно по около 178 000 евро/ година. Неизползваният бюджет за съответната година ще бъде прехвърлен за следващата година за изпълнение на КС**Наблюдение и оценка**Дейностите в комуникационната стратегия, ще бъдат оценявани по стандартизирани критерии и индикатори, включващи: 1. измерване на постигнати количествени параметри на физическо изпълнение/ напредък (outputs), като за изходни данни се вземат данни от програмни периоди 2007-2013 г., 2014-2020 г. Индикаторите са подбрани на база изпълнени комуникацонни дейности през предходни програмни периоди, като като за същите има информация и ще бъдат надграждани и развивани;
2. измерване на ефект/ резултат (result), както и на трайно въздействие (impact), посредством публични данни от Евробарометър и/или други публични източници.

Индикатори:* брой новини / актуализации на сайта на програмата - базова стойност 0 броя, целева стойност 108 броя за 2029 г.;
* брой събития за програмата от всякакъв характер - базова стойност 0 броя, целева стойност 18 броя за 2029 г.;
* брой публикации в социални мрежи/ канали - базова стойност 0 броя, целева стойност 468 броя за 2029 г.;
* брой достигнати потребители чрез публикации в социални мрежи и платформи – базова стойност за 2021 г. 5 млн. бр. импресии, целева стойност 45 млн. импресии общо за всички социални мрежи и платформи;
* ниво на информираност на гражданите за политиките на ЕС: базова стойност за 2021 г. 42 % ниво на информираност, целева стойност 45 % ниво на информираност /ще се измерва чрез Евробарометър и /или други публични източници/.
 |

1. **Използването на единични разходи, еднократни суми, единни ставки и финансиране, което не е свързано с разходи**

*Позоваване: Членове 94 и 95, РОР*

**Таблица 14: Използване на единични разходи, еднократни суми, единни ставки и финансиране, което не е свързано с разходи**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Планирано използване на членове 94 и 95 от РОР** | **ДА** | **НЕ** |
| От приемането си програмата ще използва възстановяване на финансовото участие на Съюза на основата на единичните разходи, еднократните суми и единните ставки по приоритета съгласно член 94 от РОР /ако отговорът е Да, попълнете Допълнение 1/  |  | **Х** |
| От приемането си програмата ще използва възстановяване на финансовото участие на Съюза на основата на финансиране, което не е свързано с разходите, съгласно член 95 от РОР /ако отговорът е Да, попълнете Допълнение 2/ |  | **Х** |

**ДОПЪЛНЕНИЯ**

* Допълнение 1.1 Текущо състояние по видове транспорт, Допълнение 1.2 Допълняемост на инвестициите, Допълнение 1.3 Поддържане на транспортната инфраструктура, Допълнение 1.4 Препоръки на ЕК към страната, Допълнение 1.5 Научени уроци, Допълнение 1.6 Допълнение към „Списък на планираните операции от стратегическо значение и график“
* Допълнение 3 „Списък на планираните операции от стратегическо значение и график“

**Допълнение 3**

Списък на планираните операции от стратегическо значение и график

(член 22, параграф 3 от РОР)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Текстово поле /2000/* Планираните операции от стратегическо значение по ПТС са:1. Изграждане и модернизация на железопътни участъци по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски по приоритет 12. Изграждане на пътен участък по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и подобряване на свързаността между коридор Рейнско – Дунавски и коридор Ориент/Източно Средиземноморски в направление Север-Юг по приоритет 2. ***График за изпълнението им***

|  |
| --- |
| *1. Изграждане и модернизация на железопътни участъци по направлението на* *коридор Ориент/Източно-Средиземноморски* |
| **Проект** | **Планирана дата на уведомление/подаване****година, тримесечие** | **Планирано започване на изпълнението** **година, тримесечие** | **Планирана дата на завършване** **година, тримесечие** | **Приоритет** |
| Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2 | Q2.2023 | Q1.2024 | Q2.2028 | 1 |
| Модернизация на жп линия София - Драгоман - сръбска граница, участък Волуяк-Драгоман, фаза 2 | Q2.2023 | Q1.2023 | Q4.2026 | 1 |
| Модернизация на железопътната линия София -Перник - Радомир: жп участък София-Перник | Q1.2024 | Q1.2024 | Q4.2028 | 1 |
| Модернизация на железопътната линия София -Перник - Радомир, участък Перник-Радомир | Q2.2023 | Q3.2023 | Q4.2027 | 1 |
| Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония | Q4.2023 | Q2.2024 | Q4.2028 | 1 |
|  |
| 2. *Изграждане на пътен участък* *по направлението на коридор* *Ориент/Източно-Средиземноморски и подобряване на свързаността между* *коридор Рейнско – Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски* *в направление Север-Юг.*  |
| **Проект** | **Планирана дата на уведомление/подаване****година, тримесечие** | **Планирано започване на изпълнението** **година, тримесечие** | **Планирана дата на завършване** **година, тримесечие** | **Приоритет** |
| АМ „Струма“ лот 3.2 | Q4.2022 | Q1.2022 | Q4.2028  | 2 |
| Обход на гр. Габрово от км 20+124,50 до км 30+673,48, включително тунел под връх Шипка | Q4.2022 | Q1.2022 | Q1.2026 | 2 |
| АМ „Русе-Велико Търново“ | Q4.2022 | Q1.2022 | Q4.2028 | 2 |

*Допълнителна информация е представена в Допълнение 1.6.* |

1. Числата в квадратните скоби се отнасят до броя на знаците. [↑](#footnote-ref-1)
2. С изключение на специфичната цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-2)
3. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-4)
5. Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-5)
6. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-6)
7. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-7)
8. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-8)
9. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-9)
10. Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-10)
11. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-11)
12. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-12)
13. Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-13)
14. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-14)
15. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-15)
16. Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-16)
17. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-17)
18. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-18)
19. Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + . [↑](#footnote-ref-19)
20. Приложимо само за внасяне на изменения в програмите, в съответствие с член 10 и член 21, РОР. [↑](#footnote-ref-20)
21. Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ, финансовите бюджетни кредити само за периода 2021—2025 г. [↑](#footnote-ref-21)