



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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ XVIII ЗАСЕДАНИЕ

28-29 ноември 2022 г., гр. Стара Загора

ДНЕВЕН РЕД

28 ноември 2022 г.

Откриване на осемнадесетото заседание на Комитета за наблюдение

Статус на изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г., развитие на големите проекти. Представяне на информация за одобрената програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС). Отключващи условия. Преход от ОПТТИ към ПТС. Коридори за солидарност – потенциални проекти за включване в ОПТТИ

Управляващ орган на ОПТТИ

Оценка на ОПТТИ

Изпълнителят на обществената поръчка

Съгласуване на проект на изменение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2022 г. Одобряване проект на методология и критерии за подбор на операции по процедура чрез директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ „Внедряване на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността и сигурността на транспорта по вътрешните водни пътища и пристанища“. Изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.

Управляващ орган на ОПТТИ

Представяне на напредъка и изпълнението на комуникационните дейности по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Управляващ орган на ОПТТИ

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

„Метрополитен“ ЕАД

Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в железопътния сектор. Преход към програмен период 2021-2027 г. Въздействие на индексацията на цените.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Закриване на първия ден на заседанието

29 ноември 2022 г.

Откриване на заседанието

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в пътният сектор. Преход към програмен период 2021-2027 г. Въздействие на индексацията на цените.

Агенция „Пътна инфраструктура“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подготовка и стартиране на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г. Връзка с инвестициите по Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подготовка и стартиране на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Закриване на заседанието

ОТКРИВАНЕ НА ОСЕМНАДЕСЕТТО ЗАСЕДАНИЕ НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Г-н Мартин Георгиев (председател на Комитета за наблюдение, МТС) откри Осемнадесетото заседание на Комитета за наблюдение (КН). Преди да представи статуса на ОПТТИ 2014 – 2020 г., той насочи вниманието към няколко ключови аспекта от оставащите дейности до приключването на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и по-конкретно:

- До края на периода за допустимост на разходите трябва да бъде извършен огромен обем от работа, най-вече по железопътните проекти. Разчетите

към момента показват, че до края на 2023 г., трябва да се сертифицира над 40% от бюджета на програмата. При приоритетна ос 1 (железопътна инфраструктура) този показател е близо 70%, което изисква изключителна организация, за да бъде избегната загуба на средства и да бъдат постигнати планираните по проектите ползи за обществото. Отчита се силното влияние на външната среда, в т.ч. инфлация, нарушени вериги на доставка, както и неблагоприятна международна обстановка. Един от начините за справяне с предизвикателствата е посредством фазиране на проектите, с прехвърляне на дейности към програмен период 2021 – 2027 г. Темата ще бъде засегната в детайли по време на презентациите на отделните бенефициенти;

- Налага се да бъдат изпълнявани едновременно и проекти, финансирани от разнообразни източници, като например Механизма за свързване на Европа и Националния план за възстановяване и устойчивост. На 3 октомври 2022 г. е одобрена и Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., което налага насочване на сериозни усилия и в посока стартиране реализирането на включените в обхвата ѝ проекти. Всички тези обстоятелства водят до допълнително натоварване на структурите;

- Като съществен извод, още в началото на заседанието, г-н Мартин Георгиев изведе очерталата се необходимост от подобряване на процеса по бюджетиране на проектите от страна на бенефициентите, особено в контекста на продължителните периоди за изпълнение на дейностите, трайното проявление на силен инфлационен натиск и т.н.;

- Напомни за включените алтернативни проекти с предходни изменения на програмата, но обърна внимание, че за съжаление и допълнителните проекти изпитват реално проблемите, присъщи и на основните проекти, с което те не са допринесли за генериране на първоначално предвидените финансови резултати от реализацията им.

СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 Г., РАЗВИТИЕ НА ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ. ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОДОБРЕНАТА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 Г. (ПТС). ОТКЛЮЧВАЩИ УСЛОВИЯ. ПРЕХОД ОТ ОПТТИ КЪМ ПТС. КОРИДОРИ ЗА СОЛИДАРНОСТ – ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОЕКТИ ЗА ВКЛЮЧВАНЕ В ОПТТИ

УО на ОПТТИ

СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТТИ 2014 - 2020 Г. И РАЗВИТИЕ ПО ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ

Г-н Мартин Георгиев (председател на КН, МТС) представи напредъка по ОПТТИ 2014 – 2020 г. след последното докладване пред КН (11-12.05.2022 г.) както на ниво програма и приоритетни оси, така и по отношение на ключови проекти, в т.ч. идентифицирани проблеми, рискове и предприети стъпки за оптимизиране. Финансовата информация е актуална към 31.10.2022 г. Предоставената БФП по програмата е 91,44% от общия бюджет, а при сключените договори с изпълнители е достигната величина от 87,37%. Изплатените средства са 64,49%, верифицираните разходи са 58,53%, а сертифицирани разходи – 57,59%. Към момента не е допусната загуба на средства по програмата. За да бъде избегната загуба в края на 2022 г. е необходимо сертифициране на разходите, които АПИ е извършила със собствени средства по изпълнението на проекта за „АМ „Европа“

от км 15+500 до км 48+903“. В тази връзка, при спазване на приложимата национална процедура, е в ход подготовка за приемане на решение на Министерски съвет, което ще даде възможност за извършване на плащания по проекта, преди официалното му одобрение от страна на службите на Европейската комисия. Акцентирано бе, че изпълнението по приоритетни оси 1 и 2, в които е насочен най-големият финансов ресурс по програмата, е изправено пред предизвикателства. Останалите приоритетни оси (3, 4 и 5) се изпълняват с необходимите добри темпове.

В хода на реализиране на ОПТТИ е възникнал проблем с натрупания размер на финансовите корекции (в сила и обжалваеми), достигащ сума от 53 млн. евро, еквивалентни на 3% от бюджета на програмата. Проблемната ситуация се обуславя от факта, че понастоящем липсва реална алтернатива за насочване на освобождаващия се ресурс по линия на финансовите корекции. Това налага допълнителното търсене на решения за ефективно оползотворяване на бюджета. Управляващият орган е разгледал някои проекти, които са били стартирани с национални средства, за евентуално включване в програмата, но е установено, че това е неприложимо.

Напредък по отделните приоритетни оси:

✓ Приоритетна ос 1 (железопътна инфраструктура) – има развитие след предходното заседание на КН, но установеният темп на изпълнение не е достатъчен за постигане на целите до края на 2023 г. Управляващият орган предостави и своя прогноза за процеса по сертифициране, в допълнение към прогнозата на бенефициента НКЖИ, с хоризонт края на 2022 и съответно на 2023 г., както и вариант с отразен потенциален ефект от индексация. Направен бе преглед на състоянието по основните проекти. Анализът на УО показва, че при запазване на установения темп на изпълнение по проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ не съществува възможност за завършването му в рамките на програмния период. Разчетите показват, че ресурс от порядъка на 70 млн. евро няма да бъде използван в периода на допустимост, а физическото реализиране на проекта може да приключи в края на 2024 г. По отношение на проект „Модернизация на жп линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“ – Фаза 1, анализът на УО показва, че с установения темп на изпълнение, в периода на допустимост на разходите, няма да може да бъде използвана сума от порядъка на 130 млн. евро, а Фаза 2, която се планира да се реализира по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., ще може да завърши в края на 2028 г. В тази връзка е необходимо, там където е възможно от юридическа и практическа гледна точка, да бъде извършен преглед на договорните ангажименти с изпълнителите, с оглед ускоряване на процесите. По някои от обектите от Фаза 1, изпълнителите са предложили преустановяване на дейностите, което влошава перспективата. При проект „Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волуяк – Драгоман – Фаза 1“, който е с по-нисък бюджет спрямо предходните два анализирани проекта, също е налице рискова сума от порядъка на 21 млн. евро, която според УО няма да може да бъде използвана в програмен период 2014 – 2020 г., при запазване на установените темпове на реализация. Съответно, прогнозното завършване е в средата на 2025 г. При алтернативния проект „Модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на SCADA“, завършване при установените темпове би било възможно в края на 2024 г. Идентифицираните рискове по приоритетна ос 1 включват: Завършването на първите фази на големите проекти излиза извън периода за допустимост на разходите, което води до риск от неусвояване на

наличния ресурс по ОПТТИ и невъзможност за изпълнение на заложените индикатори, респ. необходимост от осигуряване на финансов ресурс за дейностите извън 2023 г. Допълнително включените железопътни проекти се характеризират със същите проблеми, възпрепятстващи реализацията на основните проекти, което в съвкупност води до недоизпълнение на финансовите и физически цели по оста. Известно положително въздействие се очаква от прилагането на *Методиката за изменение на цената на договор за обществена поръчка в резултат на инфлация* (ПМС № 290/27.09.2022 г.). Председателят на КН обърна внимание, че индексирването само по себе си не бива да се разглежда като изход от проблемите, защото би породило единствено еднократен ефект, ако проектите не се изпълняват с необходимите добри темпове. По-конкретно, очакваният към момента ефект (изразяващ се в допълнителни разходи по програмата от Кохезионния фонд) от индексацията по оста е от порядъка на 140 млн. евро.

✓ Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) – изплатените средства бележат спад в сравнение с докладваното на предходното заседание на КН, което се дължи на наложена финансова корекция. По отношение на финансовото планиране, при успешно сертифициране на разходите в следващите дни, извършени по проекта за „АМ „Европа“ от км 15+500 до км 48+903“, подадените прогнози от страна на АПИ ще бъдат постигнати. С това уточнение, Управляващият орган може да приеме прогнозата на АПИ и за 2023 г., както и за приключването на програмата. Формулярът за кандидатстване за проекта беше одобрен от Управляващия орган и изпратен до службите на Европейската комисия. Също така, в отчетния период бяха приети специфичните консервационни цели за зоните, с отношение към реализацията на проекта. Процедира се и решение на Министерски съвет, с което да бъде разрешено на Управляващия орган да сключи договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, преди одобрение на проекта от страна на службите на Европейската комисия. Това от твоя страна ще предостави възможност за извършване на плащания, т.к. това е проект в изпълнение, който ще генерира доста сериозни разходи по програмата. По отношение на проекта за АМ „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“, физическият напредък е доста висок и вече надвишава 97%. Работи се по разрешаване на проблемите със свлачищата. За проект АМ „Струма“, Лот 3.2 вече са приети специфичните консервационни цели за защитените зони „Кресна - Илинденци“ и „Кресна“, което от своя страна предоставя възможност за извършване на преглед на предишния ОВОС и мерките за защита на биоразнообразието в дефилето, за да може да бъде задвижен отново този важен проект. Идентифицираните рискове по приоритетна ос 2 включват: Затруднения от технически характер при строителството на АМ „Струма“ (свлачищни процеси), като се работи за намирането на устойчиви и същевременно финансово приемливи решения; Наличие на определен риск за свободния финансов ресурс в оста, поради закъснението в проекта за АМ „Европа“, като се очаква преодоляването му в близките дни, както е отбелязано по-горе при представянето на прогнозите за сертифициране; Необходимо е решение за освобождаващия се ресурс по линия на финансовите корекции, като за момента е налична сума от порядъка на 21 млн. евро, с възможност за ръст до близо 36 млн. евро през 2023 г., след приключване на текущите съдебни дела; Очаква се представителите на АПИ да коментират влиянието на инфлационните процеси и евентуалното наличие на затруднения, свързани с темата за индексирването на цените.

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) – договорите с изпълнители са ангажирали почти целия бюджет по оста, а също и сертифицираните разходи

достигат това ниво, което дава обективно основание за определяне на изпълнението като добро. Съществуват определени проблеми при проектите за реконструкция на гаровите комплекси Нова Загора и Стара Загора, за които НКЖИ ще внесе допълнително яснота в хода на заседанието. За момента има увереност, че всички затруднения могат да бъдат преодолявани;

✓ Приоритетна ос 4 (иновации в управлението и услугите) – по-рисков е единствено проектът на НКЖИ за *Системата за управление на влаковата работа (СУВР)*, чието прогнозно приключване е на границата на периода за допустимост на разходите по програмата. АПИ оттегли проекта за внедряване на *Интелигентната транспортна система на АМ „Тракия“*, като причините за това са коментирани на предишни заседания на КН. Това доведе до освобождаване на финансов ресурс в оста и както е предвидено в дневния ред на настоящото заседание, отново се предлага да бъде отворена процедурата за кандидатстване по приоритетна ос 4. Приключил е проектът на ИАПД *„Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав, чрез доставка на оборудване“*. По проекта на *„Метрополитен“ ЕАД за „Проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ)“* е приключило производството на оборудването и дейностите по доставка и монтаж на АППВ за всички предвидени 12 метростанции.

Предприети действия за оптимизиране изпълнението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и управление на рисковете

Г-н Мартин Георгиев представи предприетите действия за оптимизиране изпълнението на програмата и управление на рисковете, в т.ч.: обмяна на добри европейски практики по линия на инструмента за техническа помощ TAIEХ REGIO Peer2Peer, с активната подкрепа от страна на ЕК. По-конкретно, осъществена е обмяна на опит с междинно звено от Полша; Подобряване качеството на процеса по бюджетиране при бенефициентите, като Управляващият орган е предоставил указания при изготвяне на прогнозната цена за обществените поръчки, както и при съставяне на прогнозите за физическия и финансовия напредък, да се отчитат рисковете по проектите, в съответствие с приета за целта процедура. Също така, следва да се създадат референтни бази данни за продължителността на дейностите, на база натрупания опит до момента; За осигуряване на допълнителна аналитична информация, Управляващият орган е въвел изискване за количествена оценка на риска по приоритетни оси 1 и 2 на ОПТТИ; УО е взел мерки за осигуряване на административен капацитет за своевременна верификация на разходи, свързани с индексация по строителните договори, финансирани от ОПТТИ.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОДОБРЕНАТА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021 – 2027 (ПТС). ОТКЛЮЧВАЩИ УСЛОВИЯ; ПРЕХОД ОТ ОПТТИ 2014 – 2020 КЪМ ПТС 2021 - 2027

Г-н Мартин Георгиев очерта напредъка след предходното заседание (11-12.05.2022 г.), в т.ч.: На 06.07.2022 г., Европейската комисия е приела Споразумението за партньорство с Република България за периода 2021 – 2027 г., в което се определя инвестиционната стратегия на страната в областта на политиката на сближаване; На 07.09.2022 г. през системата SFC 2021 официално е изпратен до Европейската комисия последен вариант на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г., одобрен от службите на ЕК на 03.10.2022 г. Ръководителят на УО използва възможността да изкаже благодарност към

представителите на Европейската комисия, участващи в заседанието, за ползотворното сътрудничество; В отчетния период, Управляващият орган е предприел нормативно определените действия за сформирание на Комитет за наблюдение на програмата.

Отключващи условия

Г-н Мартин Георгиев обърна внимание, че отключващите условия са по-комплексни по своето съдържание и в този смисъл не се разглеждат като еднократен акт за постигане на определени показатели, а изпълнените условия трябва да бъдат налични по същество във всеки един момент от програмен период 2021 – 2027 г. Той маркира статуса по деветте критерии от тематично отключващо условие „Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“.

КОРИДОРИ ЗА СОЛИДАРНОСТ – ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОЕКТИ ЗА ВКЛЮЧВАНЕ В ОПТТИ

Г-н Мартин Георгиев обясни, че по темата се работи от няколко месеца, като тя касае краткосрочни мерки, които да подпомогнат връзката на Украйна с ЕС. В средата на 2022 г. Министерският съвет е предоставил съгласие да бъдат проведени технически разговори със службите на Европейската комисия, с цел дефиниране на мерки, които евентуално да бъдат включени в оперативните програми за периода 2014 – 2020 г. Потенциалните проекти трябва да бъдат приключени до края на 2023 г., но съществува определено ниво на гъвкавост за покриване на определени части със средства и от Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

Г-жа Ивета Колева (началник на отдел „Програмиране“ към Управляващия орган, МТС) представи подробности по темата под формата на презентация. Допълни изказването на г-н Мартин Георгиев, като уточни, че с протоколно Решение № 37/31.08.2022 г. Министерският съвет е дал съгласие Министерството на транспорта и съобщенията да проведе преговори с Европейската комисия за финансиране на дейности за увеличаване на инфраструктурния капацитет на Република България, чрез реструктуриране на дейности в ОПТТИ 2014 – 2020 г. Представи в резюме информация за постъпилите заявки за потенциални проекти от пристанищни оператори, ДППИ и ИАПД. Уточни, че е извършен преглед за осъществимост с финансиране от ОПТТИ 2014 – 2020 г. / ПТС 2021 – 2027 г., при отчитане степента на подготовка и възможността за реализация в кратки срокове и в съответствие с: правилата за допустимост на дейностите, правилата за държавните помощи, генералните планове на пристанищата и т.н. В заключение, г-жа Ивета Колева представи и очакваните ефекти от краткосрочните проекти. Що се касае до финансирането на потенциалните проекти по Коридорите за солидарност, тя уточни, че понастоящем в ОПТТИ 2014 – 2020 г. е наличен свободен финансов ресурс по приоритетна ос 5, както и средства, които могат да бъдат освободени от финансови корекции.

Г-н Мартин Георгиев подчерта, че темата е отворена. Предходната седмица са проведени разговори и с представители на Европейската комисия от генерална дирекция „Мобилност и транспорт“. Управляващият орган ще информира членовете на Комитета за наблюдение относно развитието по това направление.

Г-жа Анес Монфре (представител на Европейската комисия, началник на отдел „България, Унгария и Словения“) отбеляза, че Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. е одобрена от страна на ЕК на 03.10.2022 г., като

използва възможността да изкаже благодарност за установеното добро сътрудничество. Коментира и стартиралите дейности по сформирани комитет за наблюдение по програмата и напомни, че процесите отнемат време. По отношение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., подчерта, че усилията следва да бъдат насочени към изпълнението на приоритетни оси 1 и 2. Напомни за влиянието на външни фактори, в т.ч. ефектите от COVID-19, прекъсванията във веригите на доставка и др., които не могат да бъдат пренебрегнати, а трябва да бъдат извлечени съответните поуки, с оглед предотвратяване на подобни неблагоприятни въздействия занапред.

Подчерта, че темата за реализацията на проекта за АМ „Струма“, Лот 3.2 е дискутирана многократно и е необходимо да бъде гарантирано стриктното спазване на законодателството на ЕС в областта на биоразнообразието.

Маркира възможните варианти за подобряване на усвояването на средствата по ОПТТИ в оставащите 13 месеца до края на периода за допустимост на разходите, в т.ч. посредством: включване на заместващи проекти; прилагане на индексирани, което обаче не може да покрие целия оставащ ресурс и е нужен задълбочен анализ; насочване на средства по линия на Коридорите за солидарност. В последното споменато направление са необходими готови за изпълнение проекти, които могат да бъдат завършени до края на 2023 г. За тях ще се изисква също така и задълбочен анализ, обосноваващ релацията с текущата обстановка и спешната необходимост от реакция. Предстоят обсъждания по възможните варианти, за да не бъде допусната загуба на средства. Въпреки, че само по себе си не се вписва в целите на ОПТТИ, вариант е насочване на ресурси към енергийни мерки или подкрепа за бежанци по линия на Инструмента CARE.

Г-н Мартин Георгиев, в продължение на темата за бъдещите варианти, информира, че на 25.11.2022 г., е постъпило предложение от НСОРБ за обмисляне и на възможност за прехвърляне на средства от ОПТТИ към други програми, което очевидно трябва да бъде един от елементите на предстоящата дискусия по мерките за подобряване на ситуацията.

ОЦЕНКА НА ОПТТИ

Изпълнителят на обществената поръчка

Г-жа Ирена Владимирова („Екорис“) представи резултатите от извършена оценка на тема: „Оценка на приноса на подкрепата от европейските структурни и инвестиционни фондове за постигането на целите по всеки приоритет на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“.

Оценката е започнала през м. декември 2021 г. и е приключила м. октомври 2022 г. Използваните данни са били към 31.12.2021 г. и са обхванати всички приоритетни оси на програмата. Обхванати са 5 основни елемента с общо 16 оценителни въпроса. Основна задача е била да се представи въздействието на проектите и тяхната ефективност. За изготвянето на оценката са използвани данни от УО, бенефициентите, статистически данни и др.; проведени са анкетни проучвания и са направени интервюта с УО, бенефициентите, НПО и др. За обработка на събраната информация са използвани: анализ на логиката на интервенцията, анализ на данни, анализ „Разходи и ползи“, Теория на промяната, опростен контрафактуален анализ и др. Разгледани са двойки проекти в железопътния, пътният и устойчивият градски транспорт.

Основни ограничения при изготвянето на оценката са били по отношение на това, че към края на 2021 г. не всички проекти са приключили; влиянието на

COVID-19 и други фактори; липса на част от информацията, което е наложило използването на допускания и екстраполации.

Г-жа Владимирова представи по-обстойно влиянието на COVID-19 върху отделните видове транспорт. Товарните превози са нараснали, докато пътническите са намалели. Има нарастване и на обработените отпадъци в българските пристанища. Сред важните изводи е това, че програмата е съобразена с приоритетите и целите на европейски и национални стратегически документи; мерките надграждат постигнатото в предходния програмен период; програмата допринася за около 40% от бюджетните капиталови разходи в транспорта за 2015-2020 г. В същото време има нужда от съпътстващи мерки, извън обхвата на ОПТТИ, за да бъдат постигнати всички желани ефекти. По приоритетна ос 1 има риск за постигане на заложените показатели за изпълнение към 2023 г., по отношение на индикаторите за изпълнение. По отношение на индикаторите за резултат се наблюдава устойчива положителна тенденция. По приоритетна ос 2 има очакване за постигане на целевата стойност на индикатора за изпълнение. По отношение на индикаторите за резултат отчетената стойност е добра. По приоритетна ос 3 индикаторите за метрото са изпълнени, индикаторите на жп гарите са изпълнени на 50%, тъй като проектите все още се изпълняват. Бе представен и ефектът от COVID-19 върху пътуванията с метро. По приоритетна ос 4 голяма част от индикаторите са преизпълнени; към края на 2021 г. има слаб физически напредък по проекта за внедряване на системата за управление на влаковата работа. По приоритетна ос 5 голяма част от индикаторите са изпълнени.

Ефикасността е изследвана на база постигнати резултати спрямо усвоен ресурс, както и времето за изпълнение. Бе представена и съпоставка с предходната оперативна програма. Въздействието бе представено чрез данни от макроикономическия модел „Сибила“. Като цяло се наблюдава положителен ефект върху БФП, заетостта и потреблението. Значим ефект за обществото е намаляване на времето за пътуване. Инвестициите водят до подобряване на интеграцията с европейската транспортна система. Необходими са допълнителни инвестиции в някои направления, например във водния транспорт. Проектите водят и до намаляване на негативното въздействие върху околната среда. По отношение на териториалното въздействие се вижда, че инвестициите са основно в Южна България. За програмен период 2021-2027 г. се очакват по-балансиранни инвестиции, обхващащи и Северна България.

Основните ключови препоръки са за:

- Засилване капацитета при бенефициентите, свързан с отчуждителни и териториални процедури, с цел повишаване качеството на предаваните документи и намаляване броя на връщанията от държавни институции
- При идентифицирането на стратегически проекти от национален интерес, да се сформира междуинституционална група, отговорна за подготовката на такъв проект, така че да се подобри взаимодействието между отделните отговорни институции и да се намали времето за подготовка
- Необходимо е да се създаде организация по събиране и съхранение на данни, нужди за удостоверяване на ефектите и ползите от реализираните проекти.

Г-н Мартин Георгиев благодари и направи уточнение, че екип от Сметна палата на Република България извършва одит на железопътните проекти. В неформални разговори с одитния екип е споменато, че има установени слабости на

национално ниво, като за тях е необходимо да се търси решение, както е установено и с доклада от извършената оценка.

Думата бе дадена за коментари и въпроси по презентацията за оценката и по предходните теми.

Г-н Вълко Станев (БХК) поясни, че има сходни проблеми и с представената за ОПТ оценка – проблеми с отчуждителните процедури и обжалване на проведени обществени поръчки. Вметна, че би било добре да има анализ на основните грешки през програмен период 2014-2020 г. и как да бъдат избегнати през 2021-2027 г. Зададе въпрос дали няма техническа грешка при представените данни, че времето за пътуване по направлението „Септември-Пловдив“, който е кратък участък ще бъде съкратено с 12 минути, докато времето за пътуване по направление „Пловдив-Бургас“, който е доста по-дълъг участък, ще бъде съкратено едва с 14 минути.

Г-н Мартин Георгиев отговори, че голяма част от подготвителните дейности следва да бъдат извадени от текущите проекти, а да бъдат подавани готови за изпълнение проекти. За големите инфраструктурни проекти времето за изпълнение на една програма не е достатъчно и за подготовка на проекта и за приключване на отчуждителните процедура и за строителство. Това се отнася и за някои по-малки обекти, като жп. гарите например. Необходимо е да има инвестиции в подготовката на проектите, за да не се повтарят грешките от предходния програмен период.

Г-жа Ирена Владимирова поясни, че ще провери дали няма техническа грешка по отношение на въпроса за спестеното време или има друго обяснение.

Г-н Стефан Чайков (АИКБ) припомни, че на предходното заседание на КН е призовал представителите на ЕК да бъде удължен срокът на допустимост на разходите, предвид COVID-19, войната в Украйна и нарушените вериги на доставки. По отношение на проблемите при бенефициентите той даде за пример пътната администрация в Норвегия, където директорът е отбелязал 28 г. начело на поста. В същото време за последните 18 месеца са се сменили четирима ръководители на АПИ, а от началото на програмния период – 9 ръководители. Това не помага за последователност в работата на бенефициента. Това влияе на дългосрочната стратегия за подготовка и изпълнение на проектите. Той призова да се ускори индексацията на цените на строителните договори. Ако са необходими някакви тълкования на методологията, то следва те да бъдат дадени от Администрацията на Министерския съвет (АМС). Ако няма такива указания, то следва УО да изиска от АМС да издаде единни указания. Той допълни, че ефектът от инфлацията увеличава приходите в държавния бюджет. Това налага да бъдат дадени указания от държавата, а не да се търси от бенефициентите как да компенсират инфлацията по строителните договори.

Г-н Мартин Георгиев отвърна, че по отношение на индексацията на цените УО на ОПТТИ не е издал отделни указания към бенефициентите. По постъпили въпроси от бенефициенти, УО на ОПТТИ е дал единствено някои пояснения. Той изрази съгласие с казаното от г-н Чайков, че компенсирането на инфлацията не може да се очаква само от бюджета на програмата. Той поясни, че има две нива на отношения. Едното е между бенефициента и изпълнителя. Ако е необходима индексация, това следва да се направи. Другото ниво касае верификацията и това дали индексацията да е само до размера на наличните средства по програмата. Или следва да е пълна индексация, съгласно методологията. С което той изрази съгласи,

че указанията не може да бъдат давани от УО, за да няма разминаване при различните управляващи органи. Все още няма издадени общи указания. Ако това остане така, е възможно да има съдебни дела между изпълнители и бенефициенти. Тази тема е важна за УО и за това е включена в дневния ред, към представянето на НКЖИ и АПИ.

Г-н Добромир Добрев (НСОРБ, кмет на Община Горна Оряховица) подкрепи казаното от г-н Чайков за индексацията на цените. Уточни, че е член на Комитета на регионите и от там знае, че още преди една година Румъния е изготвила методология за индексация на цените обхващаща всички оперативни програми и почти няма забавяне в изпълнението на техните програми. Необходимо е методологията да бъде единна и би могла да бъде приложена чрез бюджетите на програмите.

След което прочете становище на НСОРБ изразяващо безпокойство от потенциална загуба на средства, големите финансови корекции и липсата на реални алтернативни проекти, които да ангажират освобождаващия се финансов ресурс. Като възможно решение НСОРБ предлага обсъждане на решение за пренасочване на средства от ОПТТИ към програми с недостиг на финансов ресурс за успешно приключване на общински инфраструктурни проекти, в образователната, социалната и културната сфера, в сектор води и отпадъци, качеството на въздуха и др. Той отново спомена, че част от свободния ресурс би могъл да бъде използван и при индексацията на цените.

Г-н Стефан Чайков изрази мнение, че възможно решение за използването на средствата би могло да бъде насочването им към текуща поддръжка на пътната инфраструктура. Ако има разрешение от страна на ЕК.

Г-жа Силвия Кузманова (н-к отдел „Финансово управление“, УО на ОПТТИ, МТС) поясни, че индексацията само донякъде решава проблема с усвояването на средствата. За ОПТТИ по-сериозният проблем е невъзможността някои от проектите да бъдат завършени в срок. При приключването на програмата проектите трябва да бъдат функциониращи, независимо от процента на сертифицираните средства.

СЪГЛАСУВАНЕ НА ПРОЕКТ НА ИЗМЕНЕНИЕ НА ИНДИКАТИВНАТА ГОДИШНА РАБОТНА ПРОГРАМА НА ОПТТИ ЗА 2022 Г. ОДОБРЯВАНЕ ПРОЕКТ НА МЕТОДОЛОГИЯ И КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР НА ОПЕРАЦИИ ПО ПРОЦЕДУРА ЧРЕЗ ДИРЕКТНО ПРЕДОСТАВЯНЕ НА БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ „ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ И ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА НА ТРАНСПОРТА ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩА“. ИЗМЕНЕНИЕ НА ОПТТИ 2014-2020 Г.

Управляващ орган на ОПТТИ

Г-жа Ивета Колева (н-к отдел „Програмиране“, УО на ОПТТИ, МТС) представи накратко предложените за вземане решения от КН на ОПТТИ. Материалите са били изпратени предварително на членовете на КН и на представителите на ЕК. Процедурата по приоритетна ос 4 е била открита в края на 2015 г. и бюджетът е бил договорен на 100%. Новата процедура по ос 4 се открива във връзка с освобождаване на средства тъй като договорите за БФП са приключили на по-ниска стойност или проектните предложения са били оттеглени от бенефициентите. По направлението за „Интелигентни транспортни системи“ се освобождават около 9,6 млн. лв., а по направление „Вътрешни водни пътища и

пристанища на ТЕН-Т“ около 2 млн. лв. В тази връзка се предлагат за гласуване от КН методология и критерии за подбор на операции. Получени са заявки от ДППИ и ИАППД за проекти в напреднал етап на подготовка и изпълнение. Очаква се да бъде подаден проект за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (ДППИ) и проект за подобряване на системите за навигация и топохидрографските измервания по р. Дунав (ИАППД) със срок на приключване преди края на 2023 г. В тази връзка е изменена и ИГРП за 2022 г. като е включена процедурата по ос 4.

Г-н Мартин Георгиев поясни, че първоначално за изменението на програмата е било предвидено да бъдат променени и някои индикатори. След допълнителни разговори със службите на ЕК е уточнено, че изменението няма да бъде предложено сега. В тази връзка УО предлага КН да даде мандат на УО да води необходимите предварителни разговори с ЕК за изменение на програмата. Като комитетът да прикани бенефициентите, ако смятат да подават допълнителни проектни предложения по ОПТТИ, това да стане до края на м. януари 2023 г. В същия срок да се представят и предложения за промяна на решенията на ЕК за одобрение на големите проекти, отчитащи ефекта на индексацията, изменение на индикаторите в ОПТТИ, както и предложения за проекти по линия на Коридорите за солидарност.

Също така е била отправена и препоръка от Сертифициращия орган – за засилен мониторинг на проектите, които ще бъдат включени към ос 4. Това също е прието от УО. Към момента на заседанието на КН няма какво да бъде включено към ИГРП за 2023 г. и за това УО предлага да не се публикува такава програма. Но такава ще бъде предложена допълнително на вниманието на КН след приемане на процедурата по ос 4.

С което КН прие следните решения:

Решение 1: КН на ОПТТИ съгласува изменение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2022 г. Прие да не се публикува ИГРП за 2023 г. поради изчерпване на свободен ресурс, УО на ОПТТИ да предложи ИГРП за 2023г. след анализ на предложенията по Решение 3.

Решение 2: КН на ОПТТИ одобри проект на методология и критерии за подбор на операции по процедура чрез директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ „Внедряване на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността и сигурността на транспорта по вътрешните водни пътища и пристанища“.

Решение 3: КН на ОПТТИ даде мандат на УО да предприеме необходимите предварителни действия за изменение на ОПТТИ, включително да отрази коментари от страна на Европейската комисия, като КН приканва бенефициентите да подадат допълнителни проектни предложения за включване за изпълнение на програмата, със срок на подаване в управляващия орган до 31.01.2023 г. В същия срок да се представят предложения за промяна на решенията на ЕК за одобрение на големите проекти, отчитащи ефекта на индексацията, изменение на индикаторите в ОПТТИ, както и предложения за проекти по линия на Коридорите за солидарност.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА НАПРЕДЪКА И ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА КОМУНИКАЦИОННИТЕ ДЕЙНОСТИ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

Управляващ орган на ОПТТИ

Г-жа Миглена Белякова (главен експерт в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, УО, МТС) започна своето изложение с представяне на мрежата на комуникационните експерти, която е съставена от служители на УО на ОПТТИ и бенефициенти по програмата. Членовете на мрежата подпомагат взаимно своята дейност по хоризонтални въпроси, свързани с публичността, информацията и комуникацията на проектите. Екипната работа е в основата на дейността, организират се регулярни срещи на мрежата, където се докладва текущото изпълнение на комуникационни активности по проектите на бенефициентите, дава се информация за предстоящи комуникационни дейности, обсъждат се конкретни работни казуси.

Продължи с представянето на съвместно събитие, организирано от бенефициент „Метрополитен“ ЕАД и УО на ОПТТИ по случай 1 юни – международен ден на детето. Инициативата се е провела под формата на „отворените врати“, като деца на възраст между 5-12 г. са се запознали отблизо как функционира столичното метро. Посетили са помещенията с тренажора и контролната зала на софийското метро при депо „Земляне“, изградени с европейско съфинансиране. Г-жа Белякова показва снимки от събитието и отбеляза, че инициативата е предизвикала голям интерес и заради нея се обмисля да има подобни отворени дни не само за най-малките, но и за по-големи ученици, и дори за възрастни граждани, които се интересуват от темата.

Г-жа Белякова припомни, че официалният сайт на Програмата <https://www.eufunds.bg/bg/optti> се намира на Единния национален информационен портал <https://www.eufunds.bg/bg>, където всяка оперативна програма има своя собствена подстраница. Специфичното е, че освен публикуването на списък на операциите и актуални новини, което се изисква по регламент, там се публикува задълбочена информация за проектите, авторски видеоматериали и други. За отчетния период са направени 39 актуализации на страницата, публикувани са материали с различна тематика и съдържание; 6313 потребители са посетили сайта на ОПТТИ през периода, като са отчетени над 20 хил. показани страници от него.

Продължи с докладването на мерките за информация и комуникация, като представи подробна статистика и данни за аудиторията на ОПТТИ в социалните мрежи и платформи. Тя отбеляза, че абонатите на Youtube канала са над 2700 души, като за отчетния период се наблюдава увеличаване с нови 236 абоната. Публикувани са 12 броя нови видеа, най-гледано е авторско видео на УО за тунел „Железница“ на АМ „Струма“, което генерира над 7,7 хил. гледания. Г-жа Белякова даде пример за разработено и изготвено авторско видео от екип на УО, което показва личната история на инж. Марин Георгиев, началник на жп гара Стара Загора. ОПТТИ има официална страница на програмата във Facebook, където аудитория наброява 2834 души, а новите последователи са 213. Г-жа Белякова отбеляза индикатора покритие (*reach*) със стойност 42 359, който показва броят хора, които са видели съдържание, публикувано на страницата: постове, снимки, видеа, анкети и др. Най-популярна за периода е публикацията за жп гара Оризово, която достига до 693 реакции, 27 коментари и 35 споделяния. По отношение на интензитета на публикациите се запазва практиката за актуализиране на съдържанието с честота два пъти седмично.

Г-жа Белякова обърна внимание на комуникационната кампания, проведена във Facebook през летните месеци под мотото „Транспортирай се през годините“.

Кампанията първоначално е проведена извън виртуалното пространство (офлайн), на открито пространство под формата на фотоизложба, където на специални пана са представени тематични снимки „преди и сега“ от проекти, изпълнявани по ОПТТИ. По този начин ефектът от кампанията се надгражда, като се дава възможност снимките и посланията да бъдат видени и споделени от по-голяма аудитория с различни характеристики като географски обхват, възрастови групи и интереси.

Тя презентира и Instagram, социална мрежа за споделяне на снимки и кратки видеа, където ОПТТИ има профил. За отчетния период има 55 нови последователи, направени са над 40 публикации: актуални фото и видео материала за ОПТТИ, като най-популярни са материалите за жп проектите и жп гарите.

Представи графика с обобщена информация, статистика и данни за трите социални мрежи/платформи на ОПТТИ, като обобщи, че тенденцията е за покачване ръста на абонатите и увеличаване на лоялната аудитория.

Г-жа Белякова продължи с информация за успешно приключил договор за заснемане, обработка и доставка на фото и видео материали. В резултат на неговото изпълнение са заснети 17 обекта, изпълнявани по програмата, над 50 професионално обработени фото кадъра с висока резолюция, селектирани панорамни видео кадри, материал от наземно заснемане, както и презентационен видео клип за всеки заснет обект. Продължи с демонстрация на видео клип, изготвен по договора, който показва новата драгажна техника на бенефициента ИАПД.

Докладва за предстоящи планирани комуникационни дейности, като обърна внимание на няколко основни елемента. След подготовка и провеждане на процедура за избор на национални телевизионни и радио оператори за предстояща комуникационна кампания, се планира национална медийна кампания, с период на провеждане до 6 месеца и начало м. декември 2022 г. Процедира се провеждане на обществена поръчка с предмет „Организиране на събития“. След избор на изпълнител се планира провеждане на събития от различен характер през 2023 г. В ход е изработването на информационни видео клипове с 3D визуализации и анимация, възложено на външен изпълнител, като се планира проактивна комуникация в социални медии. Тя отбеляза, че експерти от УО са включени в разработването на Национална комуникационна стратегия 2021-2027 г. и приложенията към нея, която е във финален етап на разработка. Експертите са проактивни в изготвянето, синхронизирането и адаптирането на документи, свързани с новите изисквания за комуникация и видимост на ПТС 2021-2027 г.

Представи регулярния бюлетин с новини за програмата, който се разпространява по електронна поща, който съдържа разнообразна информация и се изпраща с честота два пъти месечно до списък с абонати. Г-жа Белякова покани присъстващите да последват ОПТТИ в социалните мрежи, ако не са го направили вече и с това приключи презентацията.

Думата бе дадена за въпроси и отговори.

Г-н Вълко Станев (БХК) направи предложение да се създаде канал на програмата в социалната мрежа „ТикТок“, като най-бързо развиваща се социална мрежа, която се насочва към аудитория спрямо техните интереси и затова бележи експанзия в мрежата. Г-н Станев постави въпроса и за по-добро индексирание на резултатите за ОПТТИ при използване на търсещи машини от страна на потребителя. Той посочи индексацията като активен инструмент за увеличаване на ръста на аудиторията.

Г-н Николай Дечев (началник на отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, УО, МТС) изрази отношение по въпроса, като подчерта, че експертите от отдела обмислят включването на нови социални мрежи, включително и „ТикТок“, като анализът е започнал още от преди една година. Той подчерта, че на този етап не е предвидено използването на „ТикТок“, поради спецификата на съдържанието и аудиторията, т.к. това не е от най-подходящите формати за оперативна програма, но все още се обмислят алтернативни варианти или включването на този канал в комуникационния микс. Той допълни, че институциите започват да навлизат в тази материя, като посочи за пример „ТикТок“ профила на Българската национална телевизия.

Г-жа Анес Монфре отбеляза успешното изпълнението на комуникационните дейности и публикациите в „Youtube“. Относно „ТикТок“ изрази мнение, че за тази социална мрежа трябва да се има предвид спецификите на аудитория и нейната възраст, както и обстоятелството, че все още няма яснота относно сигурността на потребителите и спазването на изискванията на регламента за защита на личните данни. Г-жа Монфре изрази одобрение относно подхода на УО при изготвянето на съдържание и неговото ефективно и ефикасно използване в процеса на комуникация. Изрази препоръки комуникацията на програмата да бъде насочена по-активно към училищата, като бъдат обхванати както децата, така и техните родители, с цел по-голямо покритие на аудиторията. Тя заключи, че предвид края на програмния период е важно каква комуникационна активност и/или събитие ще бъде организирано през 2023 г., което да покаже постиженията по програмата.

Г-жа Белякова демонстрира на присъстващите на заседанието изработено видео за кампанията.

Г-жа Анес Монфре изрази мнение, че комуникацията не следва да бъде последна точка от дневните редове на заседанията на КН, тъй като комуникацията е неразделна част от подготовката на политиките и следователно от изпълнението на програмите. Бенефициентите на програмата са най-добрите посланици, а най-доброто е да се отиде до крайните потребители на проектите, както бе показано във видеото на участниците в КН. Тези истории показват наистина какво се е променило за хората, те са всъщност героите, които показват историята на европейската политика, те показват до каква промяна водят общите усилия. Г-жа Монфре окачестви комуникационните дейности на екипа от УО като добра практика и изрази мнение, че този пример трябва да бъде споделян и показван пред други колеги от ЕС, управляващи европейски програми (по-специално мрежата INFORM). Тя подчерта, че мнението на крайния ползвател е най-доброто представяне на ползите от транспортната политика в България. Г-жа Монфре обърна внимание на подхода за използване на интегрирани канали в комуникацията, като по този начин каналите не са конкурентни помежду си, а всеки подпомага другите и се допълват. Тя изрази задоволство от представения анализ на аудиторията, на база на което се дефинират целевите групи и се определя подхода за тяхното достигане и начина на комуникация. Facebook, Youtube и Instagram са трите канала, които се ползват на национално ниво в България и те се използват ефективно. Г-жа Монфре благодари за презентацията и препоръча опитът от изпълнените мерки по публичност и информация да бъде споделян с други специалисти по комуникация.

Г-н Мартин Георгиев благодари от името на колегите за тяхната работа.

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

„Метрополитен“ ЕАД

Г-н Мартин Георгиев даде думата на г-н Стоян Братоев, за да представи изпълнението на „Проект за проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне за 12 метростанции от Линия 1 и Линия 2 на метрото в София“.

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) напомни, че през настоящия програмен период 2014-2020 г. бяха завършени двата етапа на Линия 3 на метрото, с което са пуснати в експлоатация 12 км метролинии и 12 метростанции. Другият проект, който е реализиран е свързан с безопасността на пътниците в метрото и включва монтирането на автоматични перонни преградни врати с вертикално отваряне за 12 метростанции от Линия 1 и Линия 2 на метрото в гр. София. Той обърна внимание, че статистиката от последните години сочи, че в метрополитените в различни градове по света инцидентите с пътници са често срещани. Поради тази причина тенденциите в световен мащаб са да се търси решение за обезопасяване на достъпа на пътниците до метровлаковете на най-натоварените участъци от метрото. Има два подхода: единият тип са т.н. „затворени метра“ – те са автоматични, изцяло затворени и са около 6-7% от метрополитените; другите са с хоризонтално отварящи се прозрачни прегради с височина 1.50 – 1.60 м. Когато на дадени метролинии оперират няколко типа метровлакове, следва да се търси друго решение за осигуряване безопасността на пътниците. Бе показан снимков материал с различните вариации на защита на метрополитените: над 90% от тях са с така наречените „открит“ тип станции, при които няма преграда между релсите и перона; вторият тип е с инсталирани автоматични прегради само за участъците, в които не се отварят врати (например в някои градове в Китай, Япония, Чили) – но това е частично решение на въпроса с осигуряването на безопасността на пътниците; третият вариант е с хоризонтално отварящи се врати, което предполага, че по метролиниите се движи метросъстав с еднакво отварящи се врати на едно и също място (в София така е организирано движението по новопостроената Линия 3); четвъртият вариант е когато имаме няколко вида подвижен състав с различно отварящи се врати (както е софийското метро, при което по Линия 1 и 2 има три вида подвижен състав, а в парижкото метро дори имат и повече видове метровлакове). Г-н Братоев обърна внимание, че тогава се търси решение с друг тип отварящи се преградни врати. Той отново се върна на статистическите данни за инцидентите в метрополитените като даде за пример Париж, където на година има между 70 и 90 нещастни случая с фатален край; в Токио, в техните 8 метрополитена има над 180 случая годишно; в Хонг Конг има над 70 за година, в България тези случаи са средно около 24, но добрата новина е че през последните 3 години няма инциденти с фатален край (но въпреки всичко има пострадали хора). Поради тази причина се търси решение за осигуряване на безопасността на най-натоварените станции. Така например в Париж през последните години повечето метро линии са били модернизирани с хоризонтално отварящи се преградни врати на най-натоварените метростанции. Г-н Братоев обърна внимание, че за целта, в парижкото метро различните видове подвижен състав са релокирани, така че по една линия да има един тип влакчета, съответно по другата друг тип и т.н. Г-н Братоев даде пример и с изградени в японското метро вертикални парапети, които обаче се оказва, че не са най-удачното решение, тъй като хората могат да ги прескачат. Г-н Братоев представи снимков материал с

корейското решение на въпроса с осигуряване безопасността на пътниците в метрото – вертикално повдигащи се съоръжения с голямо разстояние между колоните, така че вратите на влаковете на различните видове влакчета да не съвпадат с колоните. Г-н Братоев сподели интересен факт, че в метрото в Стокхолм е било организирано изложение на различните вариации на преградни съоръжения за метростанциите. Именно там екипът на столичния Метрополитен се е спрял на решението с корейските вертикални прегради. То гарантира, че когато няма влак на перона, същият е изолиран 100% от релсовите пътища. За тази цел е представен формуляр за кандидатстване за финансиране по ПО 4 на ОПТТИ. Общата стойност на предоставената БФП по проекта е приблизително 18 млн. лв., като физическото му изпълнение е завършено на 100%, а финансовото е достигнало почти 92%. Пилотно през 2020 г. са били реализирани такива преградни врати за 2 метростанции, а в последствие са изградени и на още 10 МС по Линия 1 и 2 (2021 г. – 5 бр. и 2022 г. – 5 бр.). Изпълнение са поетапно тъй като влаковете не са били спирани докато текат монтажните дейности. Г-н Братоев представи снимки от изградените ППВ на МС „Стадион Васил Левски“, като обърна внимание, че когато няма влак преградите са спуснати, съответно се вдигат при спиране на метрото. В самите влакчета при машиниста има монтиран и пулт, на който се вижда как трябва да е разположен влакът спрямо преградните врати, има и датчици, които показват, че няма застанал пътник преди спускането на тези прегради и т.н.

Г-н Братоев завърши своята презентация със статистика за инцидентите в столичното метро преди и след изпълнението на проекта по ОПТТИ: през 2019 г. на 35 станции е имало 24 инцидента за една година; през 2021 г. след като са монтирани вече преградни врати на 7 МС инцидентите са намалели до 11 случая, а през 2022 г. с оборудването на 1/3 от МС е постигнато 6кратно намаление на инцидентите, съответно на км трасе намалението е 18 пъти. Г-н Братоев акцентира, че е постигнат изключително голям ефект с монтирането на тези АППВ на най-натоварените станции. Той информира, че всяка година „Метрополитен“ ЕАД провежда анкети сред своите пътници, които показват, че хората са изключително доволни от метрото в София – един показателен обект за града, който се харесва от жителите на столицата и от нейните гости.

Г-н Мартин Георгиев благодари за изнесената презентация на г-н Братоев и даде думата на участниците в КН за въпроси и коментари.

Г-н Вълко Станев (БХК) постави въпрос, свързан с икономическия ефект, визирайки служителите, които следят за безопасността в метрото и предупреждават: „Моля не преминавайте жълтата линия“, попита какво ще се случи с тези служители след последните иновации в системата на метрото.

Г-н Братоев поясни, че тези хора продължават да работят за столичния Метрополитен, защото преди всичко те са ръководители на движението, които отговарят за цялата метростанция и за безопасността, не само за пресичането на жълтата линия, а въпросният сигнал е запис и за възпроизвеждането му е необходимо единствено, натискането на бутон. Г-н Братоев продължи с примерите за безопасност, като обясни, че с новите прегради – ограничителната линия вече не е първостепенна индикация за нарушение, пояснявайки, че при контакт с предпазните решетки, самата система ще сигнализира и отблъсне пътника зад ограничителната линия, подавайки звуков сигнал.

Г-н Георги Милошев (Българска федерация за пътнически транспорт) поздравя г-н Братоев за работата свързана с безопасността на пътниците и разказа история от позицията на очевидец, за инцидент в лондонското метро. Похвали г-н

Братоев за облика на новите метростанции в София, като подчерта, че освен безопасни, те са и с европейски облик. Сподели впечатления от метрото в САЩ, в градовете Чикаго и Лас Вегас, като обясни как изглеждат предпазните врати там, допълвайки, че според него това са най-безопасните съоръжения, които е виждал.

Г-н Братоев поясни направената констатация, като обърна специално внимание, че механизмът на предпазните врати в САЩ работи на същия принцип – с хоризонтално отваряне, като напомни, че цялата Линия 3 е направена с тези врати, понеже тя е обслужвана от един вид подвижен състав, който позволява подобни перонни предпазни врати.

Г-н Стефан Чайков (АИКБ) попита г-н Братоев от колко години работи в „Метрополитен“ ЕАД (визирайки доброто изпълнение и успех на проектите, както и негово изказване представено по-горе за дългогодишната служба на ръководителя на пътната администрация в Норвегия).

Г-н Стоян Братоев заяви, че през всичките тези години си е сътрудничил с всеки един кмет на гр. София или правителство. Той припомни на всички, че за да е успешен един проект, зад него стои много работа и достатъчно време за подготовка, посочвайки период от 5-6 години, в които се правят проучвания, идейни проекти, изготвят се ПУП, извършват се отчуждения, подготвят се обществени поръчки и т.н. Той похвали и своя екип, като подчерта, че без добре обучени хора, добри резултати не се постигат лесно.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР. ПРЕХОД КЪМ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ИНДЕКСАЦИЯТА НА ЦЕНИТЕ.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Г-жа Мария Генова (и.д. заместник-генерален директор, Национална компания „Железопътна инфраструктура“) представи железопътната карта с проекти, изпълнявани по различните програми. След това продължи с напредъка по приоритетна ос 1 по проект „Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, Фаза 2“, за който има сключен Анекс за удължаване на срока за изпълнение на проекта до края на 2023 г. Общият физически напредък е 44%. По договора за внедряване на системите за сигнализация и телекомуникация (СИТ) се изпълняват строителни дейности. Отчетеният физически напредък е 42%. За изграждане на надлези има сключени 12 бр. договори общо за 24 бр. съоръжения. За 9 надлеза има издадени разрешения за строеж, като за 8 от тях са стартирали строителни дейности. За 2 от тези 9 надлеза строителните дейности са приключили. За участък „Оризово – Михайлово“ се извършват строителни дейности по гари Оризово и Чирпан. Окончателно е одобрен техническият проект за жп участък „Оризово-Михайлово“.

Продължи с тягова под-станция (ТПС) Чирпан за която има издадено разрешение за строеж. За участък „Ямбол – Зимница“, при гара Завой е обявена процедура за избор на изпълнител. Относно стрелковото развитие на гара Зимница и контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа са стартирали подготвителни дейности. Поясни, че за компонент защитен лесопояс в междугарието „Черноград – Айтос“ е планирано обявяване на тръжна процедура през м. февруари 2023 г. За проекта „Пловдив – Бургас“ се очаква до края на 2023 г. за жп. участък „Оризово-Михайлово“ да бъдат изпълнени 66% от планираните дейности, на гара Зимница и контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа – 51 %, дейностите по СИТ 70%, жп. участък „Ямбол – Зимница“, при гара Завой – 2 %, и за всичките надлези около

63%. Остатъчните дейности, които следва да бъдат включени по Програма „Транспортна свързаност“ са: за жп. участък „Оризovo – Михайлово“ – 34 %, гара Зимница и контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа – 49 %, СИТ– 30 %, жп. участък „Ямбол – Зимница“, при гара Завой – 98 % и надлезите 37%.

Ползите от този проект са по отношение подобряване безопасността на превозите, спестеното време за пътуване, намалени вредни емисии и осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност.

Г-жа Генова отбеляза, че по приоритетна ос 1 се изпълнява и проект „Модернизация на жп. участък Елин – Пелин Костенец“. Общият физически напредък е 15,33 %. Очаква се приключване на отчуждителите процедури в средата на 2023 г. По лот 1 се извършват СМР в тунели 1 и 2. Изпълнението на изкоп и първична облицовка на Тунел 1 е 68,04% , а на Тунел 2 – 14,41%. По лот 2 се изпълняват строителни работи. По лот 3 са оформени работните площадки на тунели 4, 9 и 10, и е стартирана работа по порталите. Тя поясни, че относно ТПС Казичене и ТПС Ихтиман, които са в обхвата на проект, за ТПС Ихтиман - Техническият проект е одобрен от Экспертен Технически Съвет (ЕТС) на Национална компания „Железопътна инфраструктура (НКЖИ). Предаден е работен проект и след одобрението му, ще се очаква заявление за издаване на Разрешение за строеж. ТПС Казичене - одобрени са доставчици и основни материали за строителството. Действието на договора за проектиране и строителство е временно преустановено, поради проблем с присъединяването към електроенергийния системен оператор. Ползите и от този проект са по отношение подобряване безопасност на превозите, спестеното време за пътуване, намалени вредни емисии и осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност.

Продължи с допълващия проект по ос 1 „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман – Фаза 1“ като поясни, че по ОПТТИ за Фаза 1, която обхваща железен път, съоръжения и контактна мрежа, индикативната стойност е 254,65 млн. лв. без ДДС. По Програма „Транспортна свързаност“ Фаза 2, включва СИТ и ERTMS, с индикативна стойност 193,45 млн. лв. без ДДС. По проекта по ОПТТИ за жп. участък „Волюяк-Петърч“ са приключени отчуждения, приет е технически проект и има планирано внасяне на искане за издаване на разрешение за строеж за м. декември 2022 г. За участък „Петърч-Драгоман“ има одобрени ПУП и технически проект, комплексен план за инвестиционна инициатива (КПИИ) и издадени разрешения за строеж. Отчужденията все още не са приключили поради забавяне в придобиването на държавните имоти.

За другия допълващ проект „От изток към запад - 2. Достъп до коридор Ориент Източно С от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспорта мрежа“ г-жа Генова разясни, че се изгражда коловоз, свързващ железопътната инфраструктура с пристанищната такава. Има сключени договори за строителство, строителен надзор и авторски надзор, включително договор за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост. Строителството е стартирало. Ползите от проекта са за развитие на инфраструктурата за директен сухоземен и морски достъп, повишаване на безопасността и осигуряване на оперативна съвместимост, постигане на интеграция между морския и железопътния транспорт, подобряване общото състояние на товарната железопътна инфраструктурата.

Г-жа Генова продължи с допълващия проект за „Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС Варна и Разград и изграждане на ТПС Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“. Физическият напредък

по проекта е 10,24%. Всички договори за строителен надзор са сключени. За ТПС Разград има подписан акт за откриване на строителна площадка. Извършват се ремонтни и строителни дейности, както и заводски тестове и доставки на оборудване. За ТПС Варна строителните дейности са стартирали в края на 2021 г. Изпълняват се ремонтни дейности по оградата и сградата и доставки на основно оборудване. За ТПС Русе на 31.10.2022 г. има сключен договор за строителство. Ползите от проекта са: повишаване надеждността и качеството и пропускателната способност, удовлетворяване на изискванията за оперативна съвместимост, подобряване безопасността при експлоатацията, намаляване на повредите по вина на ТПС, повишен капацитет, ефективност и оперативност при експлоатация.

За „Техническа помощ за подготовка на проекти относно жп линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Р. Северна Македония“ г-жа Генова разясни, че за жп. участък „София-Перник-Радомир“ има сключен анекс за удължаване срока на договора с 12 месеца. Очаква се издаване на разрешение за строеж през месец декември 2022 г. за участък „Перник-Радомир“ и за участък „София-Перник“. За жп. участък „Радомир-Гюешево-граница с Р. Северна Македония“ има одобрен идеен проект, сключен договор за оценка на съответствието по ЗУТ, в процес на изготвяне е доклад по ОВОС. Предстои сключване на договор за оценка на съответствието с изискванията на техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) – м. декември 2022 г.

Проект „Техническата помощ за развитие на железопътни възли Русе, Варна и Горна Оряховица“ включва изготвяне на предпроектни проучвания и ПУП; ОВОС; оценка на съответствие по ЗУТ и ТСОС. В ход са процедури за избор на изпълнители.

Продължи с напредъка по Приоритетна ос 3 „Реконструкция на гарови комплекси: Гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“. Физическото изпълнение за Подуяне е 100 %, за гаров комплекс Искър – 93%, с очаквано приключване през м. март 2023 г. За гаров комплекс Казичене физическото изпълнение е 100 %.

За „Реконструкция на Гарови комплекси Карнобат, Стара Загора и Нова Загора“ г-жа Генова допълни, че физическото изпълнение на гаров комплекс Карнобат е 100 %, за гара Стара Загора – 86,2 %, с очаквано приключване през м. април 2023 г. За гаров комплекс Нова Загора физическо изпълнение е 30%. Тя поясни, че в началото на м. ноември 2022 г. приемното здание е обявено за обект на културно наследство, което може да доведе до риск от закъснение в изпълнението на проекта. Очакваното приключване на проекта е края на 2023 г. Ползите от реконструкцията на гаровите комплекси са: постигане на енергийна ефективност, подобряване на организацията и обслужването на гарите, осигурен достъп за хора с увреждания и в неравностойно положение, архитектурно обновяване, конструктивно укрепване.

По Приоритетна ос 4 проекта „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ“ е с технически напредък от 6,82%. Одобрен е Етап 1 „Детайлно проектиране на Системата за Управление на Влаковата Работа“. Изпълняват се дейности по Етап 2 „Разработка на Системата“. Ползите от проекта са: връзка със системите за товарни превози и пътнически услуги на TEN-T конвенционалната мрежа, автоматизиране на процесите по дългосрочно и краткосрочно планиране, диспечерско управление, изчисляване на инфраструктурни такси, водене на статистика и подготвяне на данни за анализ в ДП НКЖИ, извеждане и автоматично обновяване с актуални данни на справки,

идентифициране на рискове по време на управлението и изпълнението на сключените договори.

Във връзка с повишаване на цените на горивата, енергията и строителните материали има и нарушени канали за доставки. Това води до риск от изпадане в стопанска непоносимост на изпълнителите, риск от незавършване на проектите и неусвояване на европейски средства. Разчита се на националната методика за индексация на цените на строителните договори като смекчаваща мярка.

Представи и карта с планираните проекти в програмния период 2021-2027 г. след което думата бе дадена за въпроси.

Г-н Здравко Здравков (областен управител област Добрич, представител на РСР) изрази мнение, че североизтокът ще продължи да изостава за разлика от северозапада и отправи въпрос дали е предвидено нещо за гаровия комплекс в град Добрич. Той предложи, ако има вариант, да се използва индексацията, за да се реализират проекти и в Добрич.

Г-жа Мария Генова обясни, че това е заложено в плановете на НКЖИ.

Г-н Златин Крумов (генерален директор, НКЖИ) отговори на г-н Здравков като поясни, че през 2022 г. е стартирала процедура за реконструкция на приемно задание на гара Шумен. Запознат е и със състоянието на гарата в Добрич. До м. април 2023 г. ще се обявят пет проектни проучвания на железопътната линия в района на Кардам, от където е и една от връзките с Румъния.

Г-н Мартин Георгиев попита представителите на НКЖИ за разчети за фазиране на проектите от ОПТТИ и изпълнение на проекти от ОПТТИ към ПТС и какви са сроковете, за да могат фазираните проекти да приключат в срока на допустимост на ПТС.

Г-жа Мария Генова отговори, че усилията на НКЖИ са насочени към това възможно най-много дейностите да бъдат изпълнени в рамките ОПТТИ и по-малко да бъдат прехвърлени към ПТС. Разчита се и на индексацията на цените, като стимул за изпълнителите.

Г-н Мартин Георгиев попита дали изпълнителят по лот 1 на „Елин Пелин – Костенец“ изпълнява дейности или е преустановил работа.

Г-н Златин Крумов отговори, че от 18.11.2022г. има пълна мобилизация на изпълнителя. Изрази надежда за съществен прогрес по прокопаването на тунелите и стартирането на останалите инженерни съоръжения.

Г-н Мартин Георгиев попита дали има някаква яснота относно конкретни искания от самите строителни компании като суми за индексирание.

Г-жа Мария Генова отговори, че имат конкретни искания от строителните фирми и в най-кратки срокове НКЖИ ще представи такава информация.

Г-н Златин Крумов поясни, че са необходими единни национални правила за прилагане на тази методика. Изрази надежда, че това ще е много съществен тласък и помощ на изпълнителите. По отношение на материалите, обърна внимание, че за жп проектите се използва изключително специфично оборудване, над 80% от използваните материали се произвеждат извън България.

Г-жа Нина Беленска (началник отдел „Изпълнение и координация“, УО, МТС) попита дали НКЖИ имат някаква заявка за бюджет, необходим за индексацията на договорите. Изрази мнение, че може би НКЖИ ще плати тези средства на изпълнителите и след това, при наличие на възможност, средствата ще се възстановят от програмата. Г-жа Беленска сподели, че е необходимо да се търси баланс между всички съществуващи рискове.

Г-н Златин Крумов подчерта, че целта на НКЖИ е да приключи успешно проектите.

ЗАКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

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

ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н **Мартин Георгиев** откри втория ден на заседанието на КН на ОПТТИ и даде думата на представителите на Агенция „Пътна инфраструктура“.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР. ПРЕХОД КЪМ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ИНДЕКСАЦИЯТА НА ЦЕНИТЕ.

Агенция „Пътна инфраструктура“

Г-жа **Златка Петева** (директор на дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, АПИ) представи информацията относно изпълняваните проекти по ОПТТИ, както и подготвяните по ПТС. По ОПТТИ общата сума на безвъзмездната финансова помощ по ПО 2 е близо 871 млн. лв., договорените средства са приблизително 907 млн. лв., а разплатените средства са около 88% от договорените средства с изпълнителите.

Проектът за *АМ „Струма“* е приоритетен за страната и е разделен на следните участъци: Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, с приблизителна дължина от 9,9 км; тунел „Железница“ с участъците преди и след него с обща дължина 4,4 км (тунелът е 2 км) и участъкът от Крупник до Кресна (Лот 3.2). По Лот 3.2 продължават да се изпълняват предварителни подготвителни дейности и мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда. Но поради невъзможността строителството на този участък да бъде завършено в рамките на ОПТТИ, АПИ е предложила като алтернативен проект в програмата да бъде включен участъкът от Драгоман до Софийския околовръстен път от *АМ „Европа“* (предложението е одобрено от ЕК през м. февруари 2021 г.)

Информира, че от изпълнителите на договорите са получени редица искове във връзка с инфлацията. Напомни, че през м. септември 2022 г. с решение на Министерския съвет бе приета Методика за изменение на цената на договорите в резултат на инфлацията. АПИ е в процес на изготвяне на допълнителните споразумения по сключените договори, като направените изчисления към м. ноември 2022 г. сочат, че допълнителните разходи в резултат на инфлацията по договорите в рамките на ОПТТИ възлизат на около 7 млн. лв.

Г-жа Петева продължи с представянето на напредъка по отделните проекти. Напомни, че първите 6,5 км на Лот 3.1 от *АМ „Струма“* са завършени. За участъка, който е след тунел „Железница“, вече има издадено разрешение за ползване от м. септември 2022 г. В участъка преди тунел „Железница“, както бе докладвано и на предходни заседания, има регистрирано свлачище, което частично засяга и построеното мостово съоръжение. Има изготвено техническо решение, като АПИ е получила и предварително разрешение за строеж в свлачищния район от МРРБ. На финален етап е одобрението на техническия проект и възлагането му за изпълнение от двамата изпълнители. Очаква се строителните дейности да започнат

до края на м. януари 2023 г., така че обектът да бъде завършен в периода на допустимост на разходите по ОПТТИ. Г-жа Петева информира, че все още е актуален казусът с последните 3 км от сключения договор за строителството на Лот 3.1, които обаче попадат в екологичната документация на Лот 3.2. За тях все още няма одобрен ПУП и разрешение за строеж. Тя напомни, че през м. август 2022 г. е имало решение на МОСВ за стопиране на дейностите по изработване на ПУП за участъка, но то е било обжалвано пред ВАС. Делото е спечелено и се очаква издаването на решението на ВАС.

Г-жа Петева продължи с първия подучастък от тунел „Железница“ – за изграденото мостово съоръжение остава да се положи хоризонтална маркировка и довършителни работи (с изключение на 80 м, които попадат в района на гореспоменатото свлачище). Изпълненият обем на СМР е 99%, а финансовото изпълнение – 95%. За подучастък 2 (самият тунел „Железница“) финансовият напредък е 92%, а физическият – 100%. В края на м. септември 2022 г. е получено уведомление, че участъкът е съществено завършен, като към момента се извършва изпитване на технологичното оборудване и на системите за сигурност. Изградена е системата SCADA и е обучен персонал за работа с нея. Изградена е хеликоптерна площадка. Г-жа Петева продължи с третия подучастък, който е разположен непосредствено след тунела и е почти завършен, но там също е на лице регистрирано свлачище, за което има одобрен технически проект и предстои внасянето му за процедиране от МРРБ. Очаква се участъкът да бъде завършен до м. май 2023 г.

След това тя представи информация за най-сложния участък на АМ „Струма“ – Лот 3.2. Към момента се изпълняват мерки за повишаване на пътната безопасност и е променена организацията на движение в 16 километровата отсечка. Предвид липсата на участъци с гарантирана видимост, по цялата дължина на трасето са поставени гъвкави ограничители и всички опасни завои са сигнализирани със съответните знаци. Въведени са и допълнителни ограничения на скоростта. Предвид невъзможността за изпреварване в участъка, се планира възстановяването на 6 площадки за аварийно спиране с цел отбиване при необходимост на големите превозни средства. Тези площадки с асфалтова настилка са с изчерпан експлоатационен период, поради което тяхното използване е било възпрепятствано (същите са силно затревени и е необходимо тяхното разчистване с цел осигуряване на безпроблемен достъп до тях). Планираните дейности са почистване, фрезозане и полагане на нови асфалтови пластове. Целта на тяхното използване е да се намалят задръстванията в участъка във връзка с въведените ограничения в него.

Следващият представен проект, допълнително включен в обхвата на ОПТТИ, бе участъкът от АМ „Еврона“ от Драгоман до Софийски околовръстен път. Формулярът за кандидатстване за БФП е подаден към УО на ОПТТИ, съответно и към ЕК. Първият участък от Драгоман до Храбърско е построен. За втория участък от Храбърско до Софийски околовръстен път са подписани договорите за строителство и надзор. Одобрен е ПУП за участъка и са в ход отчуждителните процедури. Очаква се през м. март 2023 г. да стартира строителството на първите 6 км от участъка. Г-жа Петева обърна внимание, че АПИ прави всичко възможно така че строителството да бъде завършено в рамките на периода на допустимост на разходите по ОПТТИ.

По проекта за подготовката на АМ „Русе – Велико Търново“, финансовото изпълнение е 96%. Остава да се възложи изготвянето на предварителна оценка на идейния проект.

Продължи презентацията си с информация относно проектите за програмен период 2021-2027 г., в т.ч. АМ „Струма“ Лот 3.2 (Крупник - Кресна), АМ „Русе – Велико Търново“ и обходът на гр. Габрово с тунела под връх Шипка.

По отношение на Лот 3.2 на АМ „Струма“, г-жа Петева информира, че специфичните консервационни цели са одобрени от МОСВ на 25.10.2022 г. Следващата стъпка по проекта е да се направи анализ относно съответствието на одобрените консервационни цели с решението и доклада по ОВОС от 2017 г. (МОСВ се е произнесло, че ОВОС за проекта ще бъде в сила до м. май 2023 г.).

Следващият приоритетен проект, който АПИ са предложили за включване в ПТС е втората фаза от обхода на гр. Габрово, която включва 3,2 км *тунел под връх Шипка*. През м. юни 2022 г. е сключен договорът за инженеринг, както и този за строителен надзор. Проектирането е стартирало и се очаква до м. февруари 2023 г. да бъде представен технически проект. За този проект е налице условието за разработване на специфични консервационни цели за защитените зони в Природен парк „Българка“. Освен тяхното разработване следва да се направи и анализ за тяхното съответствие с плана за управление на природния парк. Съгласно указанията на МОСВ, тези действия следва да бъдат изпълнени след одобрението на техническия проект за обекта.

АМ „Русе – Велико Търново“ е с дължина 133 км и е разделен на 3 подучастъка: Русе – Бяла, обхода на гр. Бяла и Бяла – Велико Търново). За първите 2 участъка се подписани договорите за инженеринг, в ход са и процедурите за избор на консултант.

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

Г-н Здравко Здравков (областен управител на област Добрич, РСР) обърна внимание, че АПИ не предвижда реализирането на нито един голям инфраструктурен проект на територията на област Добрич, който да доведе до подобряване на обслужването на бизнеса и населението в региона. Той изтъкна, че това е обезпокоително в контекста на значимостта на района в сектори като селско стопанство и туризъм. В последните 30 години няма изпълнен нито един такъв проект на територията на Североизточна България. Г-н Здравков напомни, че във връзка с бежанския поток, предизвикан от войната в Украйна, през изминалата година област Добрич е била изправена пред огромни предизвикателства, свързани със сериозния пътничко-поток (дневно са преминавали по 280 автобуса и над 20 000 човека, а пътната инфраструктура не е подготвена за подобен трафик). Заради изоставането на района, г-н Здравков изрази мнение, че западат хранително-вкусовата и леката промишленост в областта, като това води до зачестяване на протестните прояви от страна на гражданите. Той акцентира, че изложените факти и обстоятелства за предстоящите проекти не кореспондират с концепцията за равнопоставеност на регионите в страната и осигуряването на пропорционален темп на растежа и развитието им. Г-н Здравков изрази надежда, че КН на ОПТТИ ще обърне внимание на поставените въпроси, които са били изпратени и на други отговорни институции. Той заключи, че общият стремеж на всички е подобряване на транспортната инфраструктура в област Добрич и Североизточния район.

Г-н Мартин Георгиев благодари на г-н Здравков и информира, че в контекста на представените Коридори за солидарност, България е направила предложения за инвестиции в инфраструктурни проекти, които са извън TEN-T мрежата на страната. Той допълни, че предстоят разговори на високо ниво в ЕК,

след което вече ще бъдат ясни инвестиционните намерения. В контекста на важността на Североизточния район, г-н Георгиев напомни, че са възобновени преговорите с Румъния за строителството на още един мост над р. Дунав при гр. Русе (пътен и железопътен) и в тази връзка се планират няколко проекта в тази област: АМ „Русе – Велико Търново“ и цялостна модернизация на жп възел Русе, а по Плана за възстановяване и устойчивост е предвиден и проект за изграждане на ERTMS в жп участък „Русе - Каспичан“. В тази връзка Министерство на транспорта и съобщенията е предприело действия за подписването на меморандум между МТС, МРРБ, АПИ и НКЖИ, с цел осигуряване на добра координация за всички предстоящи проекти.

Г-н Георгиев отправи въпрос към АПИ дали се предвижда индексация за АМ „Европа“.

Г-н Стефан Чайков (АИКБ) допълни въпроса и попита за предвидената към момента от АПИ индексация по договорите за строителство по ОПТТИ и дали наистина е само 7 млн. лв.

Г-жа Златка Петева отговори, че това са средствата за индексация, които се процедурат към момента, т.е. ще има още, както и поясни, че на този етап няма индексация за АМ „Европа“.

Г-н Чайков изрази мнение, че съвместните усилия на МРРБ и на МОСВ са дали положителни резултати относно развитието на проекта за Лот 3.2 на АМ „Струма“. Въпреки това г-н Чайков напомни, че 2021-2027 г. е третият програмен период, в който се включва изпълнението на този проект и изрази опасения, че съществува риск проектът да не бъде завършен и до края на 2029 г. Той допълни, че този факт не представлява проблем за усвояването на средствата по ПТС 2021 – 2027 г. тъй като АПИ са включили достатъчно големи проекти. Но отправи и въпрос към АПИ дали имат и друг план за осигуряването на финансирането на Лот 3.2, като апелира МТС и Министерство на финансите да имат готовност за договарянето на заем от ЕИБ или Световната банка в случай, че наистина проектът не бъде завършен до края на 2029 г.

Г-жа Златка Петева изрази надежда, че 20-годишните усилия по подготовката на този проект не са били напразни и че той ще бъде реализиран, като подчерта, че това силно зависи от резултатите от споменатия вече анализ на съответствието на специфичните консервационни цели с доклада по ОВОС за проекта. Тя допълни, че АПИ вече работи и по осигуряването на допълнително финансиране по проекта в случай, че дейностите не бъдат завършени в рамките на ПТС.

Г-н Георгиев обърна внимание, че времевата рамка и цената на този проект са другите два важни елемента наред с екологията, които са от съществено значение за неговото реализиране. Той информира, че поради разположението на участъка в регион в преход, средствата за него са допустими единствено от Кохезионния фонд и към момента са предвидени 327 млн. лв. Г-н Георгиев потвърди казаното от г-жа Петева относно осигуряването на допълни средства за финансирането на Лот 3.2, като поясни че са водени предварителни разговори по темата с ЕИБ. Г-н Георгиев също апелира да се гледа цялостно на проекта, т.е. неговите екологични, икономически и социални ползи, тъй като реализацията му е от изключителна важност за страната ни. Той напомни, че във връзка с Бернската конвенция са били създадени няколко работни групи, една от които разглежда именно социално-икономическите аспекти на Лот 3.2. Той изрази мнение, че не бива отново да се връщаме към стъпката с разглеждане на всякакви варианти за реализирането на

този проект, тъй като това ще доведе до допълнително забавяне на изпълнението му.

Г-н Чайков напомни, че Камарата на строителите в България и Браншова камара „Пътища“ отдавна са изразили подкрепата си за реализирането на настоящия вариант на трасето на Лот 3.2, като акцентира, че всяка година в Кресненското дефиле при пътно-транспортни произшествия загиват 45 души.

Г-жа Кристина Сидорова (областен управител на област Габрово, РСР) изрази мнение, че и трите проекта, представени от АПИ за новия програмен период са от изключителна важност и изрази надежда, че тунелът под връх Шипка наистина ще бъде реализиран в рамките на ПТС със съвместните усилия на всички отговорни институции. Напомни, че използваният към момента Проход на Републиката е доста опасен особено в предстоящите зимни условия и много често там се случват катастрофи. Тя изрази своята убеденост, че реализирането на проекта за тунела ще доведе до подобряване на икономиката на Северна България. Г-жа Сидорова помоли АПИ за представяне на времеви график за изпълнението на проекта.

Г-жа Златка Петева каза, че и за АПИ е било изключително предизвикателство да стартира проекта след толкова много години и срещнати трудности при неговата подготовка. Тя напомни, че от м. юни 2022 г. е започнало изготвянето на техническия проект и се очаква той да бъде предаден през м. февруари 2023 г., като изрази надежда, че в началото на 2023 г. ще бъде факт и одобрението на специфичните консервационни цели и изготвянето на анализа с тях, така че същинското строителство по обекта да може да стартира в рамките на 2023 г.

Г-жа Силвия Кузманова (началник на отдел „Финансово управление“, УО, МТС) отправи запитване към АПИ дали всички отчуждения, необходими за изпълнението на проектите са завършени.

Г-жа Петева поясни, че за проекта *АМ „Русе – Велико Търново“* има одобрен ПУП и се планира паралелно с изготвянето на техническия проект да текат и отчужденията.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) благодари на АПИ за направената презентация и за излъченото филмче за тунел „Железница“. Тя обобщи, че относно изпълнението на ПО 2 към момента стойността на сертифицираните разходи по оста е под средния за ЕС, като се очаква този показател да се повиши с одобрението на проекта за АМ „Европа“. Г-жа Монфре отбеляза и постигнатия напредък по Лот 3.2 на АМ „Струма“ спрямо предходното заседание на КН на ОПТТИ – това, че вече има одобрени специфични консервационни цели е само първата стъпка, като предстои извършването и на посочените от АПИ анализи с документите за ОВОС. Г-жа Монфре апелира до края на 2023 г. да бъде представен и конкретен график за това как ще бъде реализиран проектът в рамките на периода на допустимост на разходите.

Г-н Чайков допълни още веднъж, че координацията между МРРБ и МОСВ наистина е дала много добри резултати и изрази надежда, че с общи усилия администрацията ще успее да придвижи проектът за Лот 3.2 напред.

Г-н Вълко Станев (БХК) отправи въпрос към АПИ дали са срещнали трудности с археологията в участъка на Лот 3.2 от Крупник до Кресна тъй като там има много археологически находки.

Г-жа Петева поясни, че към момента при реализацията на проекта за АМ „Струма“ срещнатите трудности с археологическите находки са били своевременно разрешавани в хода на строителството.

Г-н Стефан Чайков допълни, че на етапа, на който се намира реализацията на проекта за Лот 3.2 все още не е възможно да бъде направена оценка какви проблеми могат да възникнат в хода на археологическите проучвания. Едва когато има работен проект и одобрен парцеларен план ще има по-голяма яснота и биха могли да бъдат проведени разговори с археолози относно потенциалните трудности, за които пита г-н Вълко Станев.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. ПОДГОТОВКА И СТАРТИРАНЕ НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г. ВРЪЗКА С ИНВЕСТИЦИИТЕ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ).

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав

Г-н Божидар Янков (директор, ИАПД) поздрави членовете на КН и продължи с информация за проект *„Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав“*. Припомни, че проектът е свързан с доставки на различни плавателни средства и тръби за изграждане на тръбопровод за извършване на драгажна дейност, доставени през 2020 г. През м. март 2021 г. е доставена и самата драга. След това е доставен понтона – спомагателно съоръжение, което служи за свързване на драгата, тръбите и товарене на драгажния материал на шалан. Последно е доставен маневрен кораб „Искър“. Всички плавателни средства, с изключение на драгата, са построени в корабостроителницата в Гюргево. За да покаже тяхната работа г-н Янков пусна видеоклип по време на който, разясни работата на драгажното съоръжение. Последните драгажни дейности са приключили две седмици преди заседанието на КН, в района на Батин. Бе показана снимка на драгажния участък преди и след. В него е постигната добра дълбочина на фарватера, заключи г-н Янков.

Г-н Мартин Георгиев поиска да информира представителите на КН за проведена среща с координатора на ЕС за коридор Рейн-Дунав. Той подчерта, че ЕС и държавите разположени по течението на р. Дунав отдават огромно значение на поддържане плавателността на реката. Г-н Георгиев поиска да научи повече по отношение на координираните инвестиции за осигуряване на плавателността, от ОПТТИ, МСЕ и от националния бюджет. Той допълни, че за Румъния е ключово условие за изпълнението и на други проекти в това число и изграждането на втори мост при Русе и Гюргево. Отбеляза, че за по-съществени инженерни мерки относно подобряване корабоплаването по реката, вече има отзвук от екологични организации. В тази връзка, с оглед нормалното поддържането на плавателността на реката и съобразяване с екологичните изисквания, МТС е осигурило средства за изпълнение на специфични консервационни цели на 39 зони от натура 2000, които потенциално може да са засегнати от определени инженерни дейности. Изрази надежда че с изпълняваните проекти ИАПД ще има ключова роля за поддържането на плавателността на реката, редом с останалите европейски държави. Очаква се засилена роля на превоза на товари по р. Дунав за развитие на връзките с Украйна.

Г-жа Анес Монфре (ЕК) благодари за информацията и потвърди готовността на Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ (DG MOVE) за

координиране на инвестициите за р. Дунав, за да се гарантира плавателността през цялата година, включително и през лятото. Тя отбеляза, че лятото на 2022 г. е имало проблемни участъци. Изрази мнение, че момента за планиране на драгажни дейности е сега, за да се подсигури плавателността през лятото на 2023 г. Очакванията са да има засушавания, в същото време нараства нуждата от използване на реката.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. ПОДГОТОВКА И СТАРТИРАНЕ НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Г-жа Анна Натова (директор на дирекция „Управление на проекти“, ДППИ) запозна участниците в КН с проектите на ДППИ с въвеждащо видео, показващо дейностите на предприятието. Тя поясни, че ДППИ е управителен орган на пристанищната инфраструктура в речните и морските пристанища, както и че ДППИ осигурява информационните системи, свързани с наблюдението на трафика по море и река.

Г-жа Натова информира участниците в КН, че в момента се изпълняват четири проекта по ОПТТИ – два по приоритетна ос 4 и два по приоритетна ос 5.

Проекти по приоритетна ос 4

- Проект *„Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“* – проектът има за цел да подготви големия проект *„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС)“*. Договорът е сключен, верифицирани са разходи към м. ноември 2022 г. на стойност 1 177 389 лв. Предстои подаване на искане за окончателно плащане за верифициране на разходите по проекта.
- Проект *„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“* – дейностите и сключените договори по проекта са изпълнени на 100 %. Верифицирани са разходи на стойност 1 064 332 лв. Г-жа Натова представи ефектите от изпълнението на проекта по отношение на ползвателите и гражданите:
 - Доставено е възможно най-модерното оборудване за отстраняване на нефтени разливи и твърди отпадъци в морските и речни акватории на пристанищата. За него е определен оператор, който да поддържа готовност за участие в операции по почистване. Тези сили и средства трябва да бъдат включени в Националния план за защита при бедствия и аварии. Това е едно от задълженията на ДППИ да предоставя такива средства за борба с нефтени разливи в акваторията на пристанищата. Ангажиментът на ДППИ е изпълнен.
 - Хората, които ще оперират с това оборудване, имат много добра подготовка. За тях е осигурена възможност за периодични обучения, за да поддържат своите умения.
 - Въведената интегрирана информационна платформа (ИИП), облекчава административните процедури и стимулира екипажа на корабите да предават отпадъците, което неоспоримо води до

опазване на околната среда и влияе положително върху развитието на туристическата индустрия.

Г-жа Натова представи кратко видео за проекта.

Презентацията продължи с проектите по Приоритетна ос 5.

- Проект „Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОПТТИ 2014 – 2020 г.“ – проведени са 74 обучения, работни срещи и посещения на място за обмяна на опит. Обучени са над 25% от служителите на ДППИ. Предстои подаване на окончателно плащане за верифициране на разходите по проекта.

- Проект „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021-2027 г.“ – в рамките на проекта предстоят да бъдат подготвени 9 бр. предпроектни проучвания, които проекти да бъдат финансирани през следващия програмен период. До момента са разработени 2 бр. предпроектни проучвания, възложени са 5 бр. предпроектни проучвания, приет е 1 бр. АРП (анализ разходи-ползи). Очакват се да бъдат подготвени и техническите документи за проектите.

Г-жа Натова докладва, че в индикативния списък от проекти до края на ОПТТИ е допълнен с проекти за модернизиране и изграждане на кейови стени и специализирани съоръжения против заливания. Предвиждат се проекти в пристанище Русе и пристанище Лом. В сегашния програмен период, програмата ще финансира проект „Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM – PCS)“. Сключен е договор на стойност 8 920 911 лв. Финансовото изпълнение на проекта до момента е 20%, а физическият напредък е около 50%. Изпълнени са дейност 1: Разработка на системен проект и дейност 3: Внедряване на специализиран софтуер. Очаквано приключване на дейностите по договора е през м. септември 2023 г.

Ефектите от реализацията на проект PCS са:

- Разширяване обхвата на дигитализация при обработка на товарите, въвеждане на електронното управление в морската транспортна и логистична верига.
- Обслужване на принципа „Single Window“ /едно гише/ при което данните, свързани с граничния контрол се въвеждат еднократно и се изпращат електронно до всички заинтересовани страни. PCS интегрира съществуващите системи в ДППИ (Maritime Single Window, Moover и Waste). PCS се интегрира със съществуващите електронни системи на отделните пристанищни терминали, там където са налични, а в тези които ги няма, се предоставя интерфейс за обмяна на данни, както и със системата на митницата, така и със системите на БДЖ. С PCS се проследяват данните, свързани с товара.

Г-жа Натова заяви, че предстои подаване на формуляри за кандидатстване по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ по ОПТТИ 2014-2020 г. за следните проектни предложения:

- Техническа помощ за изграждане на брегово захранване с електричество на кораби в българските речни пристанища;
- Техническа помощ за изграждане на мултимодална транспортна платформа в Пристанище Русе и подобряване на връзките му с хинтерланда.

Г-н Георгиев даде думата за въпроси и информира участниците, че ДППИ са с нов генерален директор – г-н Петър Сеферов.

Думата бе дадена на **г-н Румен Кишев (БАН)**, който попита за бъдещите планове за развитие за събиране на нефтени петна, боклуци и т.н. От 2021 г. се води дискусия за спасителен кораб, който се е оказал особено необходим при случая с потъването на „Вера Су“. Той попита дали ще се сдобием с такъв спасителен кораб по ОПТТИ.

Г-жа Натова отговори, че координатор по операциите по търсене и спасяване е ИА „Морска администрация“. Сподели, че доколкото е запозната, е предвиден такъв проект и УО вероятно ще даде повече информация.

Г-н Мартин Георгиев обясни, че на ИА „Морска администрация“ е предоставено финансиране за разработка на модел и за подготовка на документация за закупуване на кораб за търсене и спасяване. Все още няма яснота дали има възможност такава дейност да бъде финансирана по програмата. ИА „Морска администрация“ паралелно работи и по разработване на модел за интегриране за всички администрации, свързани с операциите по търсене и спасяване. Ще бъде наличен стандартизиран наръчник за действие в определени кризисни ситуации, както е бил случая с „Вера Су“. Темата е приоритетна и предстои да се изясни и докладва на следващ комитет.

Темата с развитието на пристанищата, особено на речните, е свързана и с проблема за навигацията. Г-н Георгиев помоли г-жа Натова да припомни кои са проектите по р. Дунав. Направено е усилие да се завиши бюджетът в новата програма за инвестиция в пристанищата.

Г-н Мартин Георгиев благодари за информацията и отбеляза, че УО очаква представянето на формулярите за кандидатстване за проектите, за които бе споменато за изпълнение по ОПТТИ.

Думата бе дадена на **г-н Вълко Станев (БХК)**, който благодари за презентацията и заяви, че ДППИ са единствените, които са отчели дейност по обучение на персонала. Той отбеляза, че 2023 г. ще е европейската година на уменията и попита дали ДППИ ще продължат тенденцията - кадрите да са все по-добре обучени.

Г-жа Натова поясни, че се предвиждат обучения, но със собствени средства, защото подобен проект не е предвиден по ПТС.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-н Мартин Георгиев даде възможността на представителите на Европейската комисия за заключителни слова.

Г-жа Анес Монфре изказа благодарности за дискусията през двата дни на комитета, както и за напредъка по програмата от предходното заседание през м. май 2022 г. до сега. Заяви, че все още има много дейности, които предстоят да бъдат извършени по ПО 1 и ПО 2 по железопътната и пътната инфраструктури. Г-жа Монфре информира участниците, че с УО на ОПТТИ ще имат Годишна среща през м. януари 2023 г., като и ще се направят и много други до края на 2023 г., с цел да

се намалят рисковете, да се оптимизират успехите и да се извлече максимумът от възможностите на финансирането по ОПТТИ. Тя поясни, че това не означава, че няма нужда от алтернативни проекти, обсъждат се такива. На вчерашния ден от заседанието се е повдигнал въпросът и за пренасочване на средства към други програми, ако се наложи такъв краен вариант. Г-жа Монфре напомни, че транспортът е от ключово значение за България. Страната е от новите членки на ЕС и все още не се е възползвала в пълнота от инвестиции в транспортна инфраструктура както по-старите страни-членки. Целта е да има съгласувани, добри и здрави връзки в цяла Европа, т.е. не България да е слаб компонент, а точно обратното – да бъде силена в това отношение. Необходимо е да се отстранят тесните места. Задачата на Кохезионната политика е да се намалят неравенствата на развитието в цяла Европа. Г-жа Монфре обърна внимание, че се е запознала с факта, че при населението на България е наличен 11,5 % спад в броя на хората през последното десетилетие. Това е огромна стойност, същата като в много други страни в Европа (Хърватия е с 10% спад). Тя направи извода, че ако има добра инфраструктура и подходящите възможности във всички региони, а не само в столицата на България, ще подпомогне за развитието на тези региони и ще се допринесе за връщане и задържане на талантливите хора, предвид че 2023 г. е „Европейската година на уменията“. Това ще стане и чрез придържане към постигането на целта за „по-зелена“ Европа, така че въпросът за железопътната инфраструктура е от ключово значение. Стремещът е до 2050 г. да се намалят вредните емисии с. Тя призова участниците да оползотворят по-най добрия начин все още наличния бюджет по ОПТТИ.

Г-н Мартин Георгиев благодари на г-жа Монфре и заяви, че дискусиата през двата дни на КН е дала яснота за ОПТТИ. По ред причини и външни, и вътрешни се е получила сложна ситуация към настоящия момент. До края на м. януари 2023 г. се очаква да има конкретни предложения за финализирането на програмата по възможно най-добрия начин. Г-н Георгиев отбеляза, че в средата на м. януари 2023 г. предстои провеждане на годишната среща за наблюдението на програмите със служителите на ЕК. До тогава би следвало да се определи ще може да бъде изпълнено по ОПТТИ. На заседанието на КН не е променена програмата. Това предстои да стане с окончателно изменение, след като се изясни какво точно ще бъде променено и като бъдат представени и отраженията на тези промени за програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Това ще наложи членовете на КН на новата програма още в началото на сформирането на комитета да влязат в дискусия за евентуално изменение на програмата.

Г-н Георгиев информира участниците в КН, че е удължена срокът на поканата за избор на неправителствени организации за участие в новия комитет за наблюдение и прикани членовете на КН да споделят за това на НПО-тата, с които имат някакви отношения и които отговарят на условията за кандидатстване. Поканата е обявена на страницата на МТС и на ОПТТИ.

Г-н Георгиев пожела успех на **г-н Петър Сеферов** (генерален директор на ДППИ), защото му предстоят важни задачи и от гледна точка на проектите по вътрешните водни пътища в Програма „Транспортна свързаност“ и от гледна точка на Коридорите за солидарност. Призова представителите на ДППИ да прегледат отново възможностите за инвестиции в речните и в двете ключови морски пристанища (Варна и Бургас), които евентуално могат да се осъществят в краткосрочна перспектива, като за това разчита на съдействие от г-н Сеферов.

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

Взети решения на 28.11.2022 г.:

Решение 1: КН на ОПТТИ съгласува изменение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2022 г. Прие да не се публикува ИГРП за 2023 г. поради изчерпване на свободен ресурс, УО на ОПТТИ да предложи ИГРП за 2023г. след анализ на предложенията по Решение 3.

Решение 2: КН на ОПТТИ одобри проект на методология и критерии за подбор на операции по процедура чрез директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ „Внедряване на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността и сигурността на транспорта по вътрешните водни пътища и пристанища“.

Решение 3: КН на ОПТТИ даде мандат на УО да предприеме необходимите предварителни действия за изменение на ОПТТИ, включително да отрази коментари от страна на Европейската комисия, като КН приканва бенефициентите да подадат допълнителни проектни предложения за включване за изпълнение на програмата, със срок на подаване в управляващия орган до 31.01.2023 г. В същия срок да се представят предложения за промяна на решенията на ЕК за одобрение на големите проекти, отчитащи ефекта на индексацията, изменение на индикаторите в ОПТТИ, както и предложения за проекти по линия на Коридорите за солидарност.

София, 20.01.2023 г.

Председател на КН на ОПТТИ и
Ръководител на УО на ОПТТИ

/М. Георгиев/

Проверен от:

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

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

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

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

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ОПТТИ, МТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТС
3. Димитър Савов, директор на дирекция, МТС
4. Добринка Кръстева, началник отдел, ЦКЗ, МС
5. Николай Нецов, държавен експерт, МС

6. Весела Данева, директор на дирекция, МФ
7. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
8. Жаклин Методиева, държавен експерт, МОСВ
9. Елена Алексиева, главен експерт, УО на ПМРД, МЗХ
10. Йоанна Илчевска, НСИ
11. Добромир Добрев, представител на НСОРБ и кмет на Община Горна Оряховица
12. Кристина Сидорова, Областен управител област Габрово
13. Здравко Здравков, Областен управител област Добрич
14. Стефан Чайков, представител на АИКБ
15. Миряна Калчева, представител на БТПП
16. Пламен Дончев, КТ „Подкрепа“
17. Павел Савов, председател БАРИС
18. Румен Кишев, представител, БАН
19. Илия Гътовски, Сдружение „Организация за научно-практическо развитие на студентите“
20. Георги Милошев, председател на УС, БФПТ
21. Илиана Филипова, БАРДА
22. Вълко Станев, БХК
23. Димитър Платников, МИР

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

24. Анес Монфре, ЕК
25. Десислава Йорданова, ЕК
26. Спиридон Лякос, ЕИБ
27. Екатерина Алексиева, държавен експерт, ЦКЗ, МС
28. Мануела Милошева, МФ
29. Мария Андреева, главен одитор, ОСЕС, МФ
30. Теодор Генов, и.д началник на отдел, МК
31. Марияна Ризова, сътрудник областен управител на Габрово
32. Лазар Парасков, ИАПО

ДРУГИ УЧАСТНИЦИ

33. Ирина Владимирова, „Екорис“

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

34. Златин Крумов, генерален директор, НКЖИ
35. Мария Генова, зам. Генерален директор, НКЖИ
36. Нели Андреева, директор на дирекция, НКЖИ
37. Емилия Николова, ръководител проект, НКЖИ
38. Крум Палапулов, и.д ръководител проект, НКЖИ
39. Иван Бакалски, НКЖИ
40. Ана Антова, НКЖИ
41. Десислава Паунова, член на УС, АПИ
42. Златка Петева, директор на дирекция, АПИ
43. Калина Йорданова, АПИ

44. Христиалина Бакърджиева, АПИ
45. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
46. Светослав Статев, „Метрополитен“ ЕАД
47. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
48. Петър Сеферов, генерален директор, ДППИ
49. Анна Натова, директор на дирекция, ДППИ
50. Златко Кузманов, представител, ДППИ
51. Ивелин Занев, изпълнителен директор, ИАППД
52. Божидар Янков, директор на дирекция, АППД

МТС

53. Костадин Вардев, директор на дирекция
54. Ивет Петкова, главен експерт
55. Силвия Кузманова, началник на отдел
56. Ясен Марков, началник на отдел
57. Нина Беленска, началник отдел
58. Ивета Петрова, началник отдел
59. Миглена Белякова, главен експерт
60. Борислав Петков, главен експерт
61. Людмила Алексиева, главен експерт
62. Мая Тодорова, главен експерт
63. Женя Петкова, главен сътрудник
64. Момчил Марков, държавен експерт
65. Ангелина Виденова, старши сътрудник,
66. Станислав Чанчеров, старши експерт
67. Любомир Саев, главен сътрудник
68. Станислав Гоцов, главен експерт
69. Настя Маргаритова, главен сътрудник
70. Албена Жекова, държавен експерт
71. Галя Хинделова, главен експерт