

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

Методология за индикаторите

по Програма „Транспортна свързаност“

2021—2027

ПРОГРАМА

„ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021—2027 Г.

Съдържание

[1. РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—2027 Г. 3](#_Toc137834847)

[1.1 РЕГУЛАТОРНА РАМКА 3](#_Toc137834848)

[1.2 НАСОКИ ЗА МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ПРОГРАМАТА ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—2027 Г.](#_Toc137834849)

[1.3 ПРАКТИЧЕСКИ НАСОКИ ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—2027 Г. ЗА ЕФРР И КФ 6](#_Toc137834850)

[1.3.1 Индикатори за изпълнение/резултат 6](#_Toc137834851)

[1.3.2 Общи индикатори за изпълнение и резултатит 7](#_Toc137834852)

[1.3.3 Мониторинг —доклади за изпълнението 7](#_Toc137834853)

[1.4 РАМКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО 7](#_Toc137834854)

[1.4.1 Индикатори за изпълнение 8](#_Toc137834855)

[1.4.2 Индикатори за резултат 8](#_Toc137834856)

[1.5 ИНТЕРВЕНЦИОННА ЛОГИКА НА ПТС 2021—2027 8](#_Toc137834857)

[1.5.1 Интервенционна логика по приоритет 1 11](#_Toc137834858)

[1.5.2 Интервенционна логика по приоритет 2 18](#_Toc137834859)

[1.5.3 Интервенционна логика по приоритет 3 30](#_Toc137834860)

[1.5.5 Интервенционна логика по приоритет 5 56](#_Toc137834861)

[2. РАМКА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПТС /Обобщение/ 59](#_Toc137834862)

[Рамка на изпълнението по приоритет 5 *„Техническа помощ“* 68](#_Toc137834863)

РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—2027 Г.

## 1.1 ПРАВНА РАМКА

Окончателните версии на регулаторната рамка за програмния период 2021—2027 г. бяха приети през юни 2021 г. Основните документи са:

**Регламент (ЕС) 2021/1060 на ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ** И НА СЪВЕТА от 24 юни 2021 г. година за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция „, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика

Регламент **(ЕС) № 2021/1058 на ЕВРОПЕЙСКИЯ** ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 24 юни 2021 г. година относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд

**По отношение на** член 16 от Регламент (ЕС) 2021/1060 относно рамката на изпълнението:

„... 1. Всяка държава членка определя рамка за качество на изпълнението, за да даде възможност за мониторинг, докладване и оценка на качеството на изпълнението на програмата по времето на изпълнението ѝ и за да допринесе за измерването на общите резултати на фондовете. Рамката за качество на изпълнението се състои от:

а) индикатори за изпълнение и за резултат, свързани със специфичните цели, определени в регламентите за отделните фондове, избрани за програмата; ...

б) етапните цели, които трябва да бъдат постигнати до края на 2024 г. за индикаторите за изпълнение;

в) целеви стойности, които трябва да бъдат постигнати до края на 2029 г. за индикаторите за изпълнение и за резултат.

2. Междинните и крайните цели се определят във връзка с всяка специфична цел в рамките на дадена програма, с изключение на техническата помощ...

3. Междинните цели и целевите стойности позволяват на Комисията и на държавите членки да измерват напредъка към постигането на специфичните цели. Те отговарят на изискванията, посочени в член 33, параграф 3 от Финансовия регламент.“

**По отношение на** член 17 от Регламент (ЕС) 2021/1060 следва да има методология за установяване на рамката на изпълнението, която включва:

„... А) критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) факторите, които могат да повлияят на постигането на междинните цели и целевите стойности, и начина, по който тези фактори са взети под внимание.

2. При поискване държавата членка предоставя на Комисията методиката за установяване на рамката за качеството на изпълнението.“

По-конкретно индикаторът следва да бъде определен в програмата в съответствие с ***член 8 от*** ***Регламент (ЕС) 2021/1058:***

„... 1. Общите индикатори за изпълнение и за резултат, посочени в приложение I по отношение на ЕФРР и Кохезионния фонд, и когато е приложимо, специфичните за програмата индикатори за изпълнение и за резултат се използват в съответствие с...

2. За индикаторите за изпълнение за базовите стойности се задава нула. Етапните цели, определени за 2024 г., и целите, определени за 2029 г., са кумулативни...“.

В съответствие с указанията на ЕК в посочените по-горе регламенти, както и в съответствие със забележките, включени в работния ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА — Изпълнение, мониторинг и оценка на Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд и Фонда за справедлив преход през периода 2021—2027 г., Управляващият орган на програмата „Транспортна свързаност“ за периода 2021—2027 г. заедно с бенефициентите на програмата разработи настоящата методология.

1.2 НАСОКИ ЗА МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ПРОГРАМАТА ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—202Г.

**Работен ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА** — Изпълнение, мониторинг и оценка на Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд и Фонда за справедлив преход за периода 2021—2027 г. (Брюксел, 8.7.2021 г. SWD (2021) 198 финален вариант)

„В настоящия работен документ на службите на Комисията се описва подходът към изпълнението, мониторинга и оценката на програмите, финансирани от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд (КФ) и Фонда за справедлив преход (ФСП) за периода 2021—2027 г.

Настоящият документ илюстрира как съответните разпоредби на Регламента за общоприложимите разпоредби за ЕФРР, КФ и Фонда за справедлив преход предвиждат системен подход към изпълнението, мониторинга и оценката. В него се определя контекстът, в който ще се използват общите индикатори за изпълнение и за резултатд, изброени в регламентите за фондовете. Методическите описания на общите индикатори за изпълнение и за резултат, изброени в регламентите за ЕФРР/КФ и ФСП, са посочени в приложение 1 „Описания на общите методологични индикатори по ЕФРР/КФ и ФСП“ към настоящия документ, за да се насочват програмите при използването, събирането и докладването на надеждни данни от мониторинга на изпълнението. Успехът и уместността на мониторинга и оценката зависят от ангажираността на участниците на всички равнища. Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“ признава важния принос на представителите на държавите членки в мрежата за оценка на регионалната политика за изготвянето на методическите описания на общите индикатори за изпълнение и за резултат.

Налице са важни промени в ключовите понятия, отразени в законодателството за периода 2021—2027 г., в сравнение с периода 2014—2020 г. Тези промени се дължат на опита от последния период, необходимостта от опростяване и рационализиране на програмирането, мониторинга и оценката...

* Основните промени, свързани с изпълнението, мониторинга и оценката, описани в настоящия документ, са: Рационализиране и намаляване на броя на целите на политиката, специфичните цели и съдържанието на програмите, включващо опростяване на интервенционната логика;
* Промяна в програмирането и мониторинга от акцент върху индикаторите за резултат, отразяващи въздействията, към акцент върху индикаторите за резултат, измерващи крайните резултати (промяната за преките бенефициенти); Описанията на общите индикатори бяха предмет на задълбочено обсъждане с мрежата от национални експерти на ГД „Регионална и селищна политика“ за оценка, включително оценка на общите индикатори въз основа на критериите RACER (уместни, приети, надеждни, лесни и стабилни). Разискванията в Evalnet са достъпни тук: https://ec.europa.eu/regional\_policy/en/policy/evaluations/network/ - https://ec.europa.eu/regional\_policy/sources/docoffic/2014/working/guidance\_monitoring\_eval\_en.pdf
* По-пълен списък на общите индикатори за изпълнение и нов списък с общи индикатори за резултат с цел подобряване на обхвата на инвестициите в общите индикатори за целите на прозрачността, отчетността, мониторинга, оценката и комуникацията на регионално, национално и европейско равнище;
* Реформираната рамка на изпълнението ще обхваща всички индикатори за изпълнение и за резултат. Това ще бъде един от няколкото фактора, които ще бъдат взети предвид при средносрочния преглед при вземането на решение относно разпределението на сумите за гъвкавост;
* Използването на специфични цели за определянето на интервенционната логика, съчетано със съгласувани структурирани данни относно индикаторите за резултат, индикаторите за изпълнение и вложените финансови ресурси (данни за категоризация) и по-често предаване на данни;
* Опростяване на някои изисквания за оценка.“

Фигура: логическа рамка на интервенцията за програмния период 2021—2027 г.

Конкретна цел

Планирано изпълнение и резултати

Действителни крайни продукти и резултати

Други фактори

Цел на политиката

Средства по програмата

Реално изплатени средства **СРЕДСТВА**

Поставени цели за изпълнение

Постигнати индикатори за изпълнение

Операции

Принос

Поставени цели за **резултат**

Постигнати индикатори за  **резултат**

Интервенционната логика изисква точно описание на планираните дейности и на начина, по който те ще доведат до крайни продукти и резултати.

Важна отправна точка за логическата рамка е взаимовръзката между индикаторите за изпълнение и за резултат, така че резултатът от всяка дейност да бъде видим.

***Крайните продукти (изпълнението)*** са преките продукти от програмите; които имат за цел да допринесат за постигането на резултатите.

***Индикаторите*** за изпълнение обхващат всички инвестиционни приоритети на дадена програма и следва да бъдат изведени от интервенционната логика на програмата, като се изразяват нейните действия. За да се определят цели за индикаторите за изпълнение, е необходимо да се знае на каква цена следва да се подпомагат продуктите от дадена интервенция.

***Индикаторите за резултат (резултатите)*** представляват израз на целта на даден инвестиционен приоритет. Индикаторите за резултат трябва да отговарят на определени критерии за качество. Те следва да бъдат:

* съответстващи на политиката: тясно свързани с подкрепяните политически интервенции. Те следва да отразяват същността на даден резултат въз основа на разумен аргумент за това кои характеристики могат и не могат да представляват;
* нормативни: да има ясно и прието нормативно тълкуване (т.е. трябва да има съгласие, че дадено движение в определена посока е благоприятен или неблагоприятен резултат);
* ясни: надеждни, статистически валидирани;
* разполагащи със своевременно събиране на данни: на разположение, когато е необходимо, с място за обсъждане и преразглеждане, както и за пояснения, когато е необходимо и обосновано.

Промените в индикаторите за резултат се дължат на действията, съфинансирани от публичната интервенция, например от фондовете, както и на ***други фактори***. С други думи, разликата между ситуацията преди и след публичната намеса не е равнозначна на ефекта от публичната намеса:

Промяна в индикатора за резултат = принос на интервенцията + принос на други фактори

При ***мониторинга*** се наблюдават промени в индикаторите за изпълнение/резултат (мониторинг на политиката). Проследяването на стойностите на индикаторите за изпълнение/резултат позволява да се прецени дали индикаторите се движат в желаната посока или не. В противен случай това може да предизвика размисъл относно целесъобразността и ефективността на интервенциите и целесъобразността на избраните индикатори за изпълнение/резултат. Следва да се отбележи, че мониторингът на политиките означава проследяване на **развитието за всички потенциални бенефициенти, а не само за действителните бенефициенти**. Стойностите на индикаторите за изпълнение/резултат, както за базовите стойности, така и в по-късните моменти във времето, в някои случаи могат да бъдат получени от национални или регионални статистически данни. В други случаи може да е необходимо да се проведат проучвания или да се използват административни данни.

Съществуват два основни елемента, насочени към подобряване на качеството на програмите, а именно:

* Уместност на предложените индикатори

Индикаторите са уместни, ако отразяват операциите и целите на приоритета. Индикаторите за изпълнение/резултат предоставят информация за напредъка към промяната, която програмата възнамерява да внесе в държавата членка или региона. **Всяка приоритетна ос следва да включва поне един индикатор за изпълнение/резултат**. За да бъдат подходящи, тези индикатори трябва да бъдат *„съобразени с предприетите мерки на политиката“*, т.е. техните стойности следва да бъдат свързани по възможно най-пряк начин с дейностите, финансирани по приоритета. Индикаторите за изпълнение/резултати следва да обхващат най-важната планирана промяна.

За да могат да отразяват промените, генерирани от програмата, те следва да съответстват на специфичните цели в рамките на инвестиционните приоритети.

* Яснота на предложените индикатори

Управляващите органи следва да определят ясни индикатори, които ще измерват напредъка на операциите и приоритетите. Очаква се индикаторите да имат **ясно заглавие** **и еднозначно и лесно разбираемо определение.**

* 1. ПРАКТИЧЕСКИ НАСОКИ ЗА ПРОГРАМНИЯ ПЕРИОД 2021—2027 Г. ЗА ЕФРР И КФ
     1. Индикатори за изпълнение/резултат

Приоритетите са градивните елементи на програмите. Всеки приоритет следва да допринася за избраната конкретна цел. Промяната, която се цели с изпълнението на съответната операция в обхвата на приоритета, се изразява в един (или повече) индикатори за крайни продукти/резултати.

В програмата следва да се определят цели за индикаторите на програмата, които могат да бъдат изразени в количествено или качествено изражение. Два въпроса трябва да бъдат ясно разграничени:

1. Целевите стойности, както и базовите стойности следва да се отнасят до всички потенциални бенефициенти; тези стойности ще бъдат повлияни от програмата и други фактори.
2. Приносът на програмата към промяната в индикатора за изпълнение/резултат (въздействието на програмата) ще бъде оценен чрез оценката.

Приоритетите ще се изпълняват чрез проекти/операции. Индикаторите за изпълнение/резултат са израз на целта на даден приоритет. Проектите следва да могат да покажат как ще допринесат за постигането на целта на даден приоритет.

Индикаторите за изпълнениеобхващат приоритетите на програмата и следва да бъдат изведени от интервенционната логика на програмата, като се изразяват нейните действия. Списъкът на общите индикатори за изпълнение може да се окаже недостатъчен, за да отрази действията по дадена програма. В такива случаи е необходимо да се определят специфични за програмата индикатори за крайните продукти.

За да се определят целеви стойности за индикаторите за крайните продукти, е необходимо да се знае какви интервенции и при какви разходи следва да се изпълняват/подкрепят от програмата.

* + 1. Общи индикатори за изпълнение и резултат

Подобно на предходния програмен период общите индикатори се избират за обобщаване на информацията в дадена държава членка и във всички държави членки. Те отразяват често използваните инвестиции на ЕФРР и Кохезионния фонд. Действията, отразени в общите индикатори, не са по-важни от други.

### Мониторинг —доклади за изпълнението

По отношение **на Регламент (ЕС) 2021/1058 —**  „(42) Държавите членки следва редовно да предават на Комисията информация за постигнатия напредък, като използват общите индикатори за изпълнение и за резултат, посочени в приложение I. Общите индикатори за изпълнение и за резултат могат да бъдат допълнени, когато е уместно, със специфични за програмата индикатори за изпълнение и за резултат. Информацията, предоставена от държавите членки, следва да бъде основата, на базата на която Комисията следва да докладва за напредъка към постигането на специфичните цели през целия програмен период, като за тази цел използва основен набор от индикатори, посочени в приложение II.“

* 1. РАМКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО

Всяка държава членка определя рамка за качество на изпълнението, за да даде възможност за мониторинг, докладване и оценка на качеството на изпълнението на програмата по времето на изпълнението ѝ и за да допринесе за измерването на общите резултати на фондовете.

Рамката за качество на изпълнението се състои от:

а) индикатори за изпълнение и за резултат, свързани със специфичните цели, определени в регламентите за отделните фондове, избрани за програмата;

б) етапните цели, които трябва да бъдат постигнати до края на 2024 г. за индикаторите за изпълнение;

в) целеви стойности, които трябва да бъдат постигнати до края на 2029 г. за индикаторите за изпълнение и за резултат.

Междинните цели и целевите стойности се определят във връзка с всяка специфична цел в дадена програма, с изключение на техническата помощ и на специфичната цел, насочена към материалните лишения, определена в член 4, параграф 1, буква м) от Регламента за ЕСФ +.

Междинните цели и целевите стойности позволяват на Комисията и на държавите членки да измерват напредъка към постигането на специфичните цели. Те отговарят на изискванията, определени в член 33, параграф 3 от Финансовия регламент.

Методология за определяне на рамката за качество на изпълнението

Методологията за определяне на рамката за качество на изпълнението включва:

а) критериите, прилагани от държавата членка за подбора на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) факторите, които могат да повлияят на постигането на междинните цели и целевите стойности, и начина, по който тези фактори са взети под внимание.

При поискване държавите членки предоставят на Комисията методиката за определяне на рамката за качество на изпълнението.

* + 1. Индикатори за изпълнение в рамката на изпълнението

Управляващият орган избира индикатори за изпълнение, които да ги включат в рамката на изпълнението. В този случай е важно да се изберат индикатори, които се отнасят до по-голямата част от ресурсите, определени по приоритет, докато броят на индикаторите остава най-нисък. За съответните фондове са определени общи индикатори за изпълнение.

Както етапната, така и целевата стойност на даден индикатор за изпълнение се отнасят до постигната стойност за напълно изпълнена операция/проект. Напълно изпълнена операция/проект е такава, при която действията са изпълнени изцяло. Частично изпълнена операция/проект е такава, чието изпълнение е започнало, но все още не е напълно изпълнено.

* + 1. Индикатори за резултат

Управляващият орган избира индикатори за резултат, които да включи в рамката на изпълнението. В този случай е важно да се изберат индикатори, които се отнасят до по-голямата част от ресурсите, определени по приоритет, докато броят на индикаторите остава най-нисък. За съответните фондове са определени общи индикатори за резултат.

Както етапната, така и целевата стойност на индикатора за резултат се отнасят до постигната стойност за напълно изпълнена операция/проект. Напълно изпълнена операция/проект е такава, при която действията са изпълнени изцяло. Частично изпълнена операция/проект е такава, чието изпълнение е започнало, но все още не е напълно изпълнено.

* 1. ИНТЕРВЕНЦИОННА ЛОГИКА НА ПТС 2021—2027

Общата цел на Програма „Транспортна свързаност“ 2021—2027 г., както и на предишната оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014—2020 г. и на Оперативна програма „Транспорт“ 2007—2013 г. е:

Развитие на устойчива транспортна система

Набелязани са следните цели на политиката, за които програмата ще допринесе:

— Цел на политиката (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ с конкретна цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“.

— Цел на политиката (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и приспособяване към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“.

Формулираните приоритети на ЦП 3 в рамките на програмата са:

— 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;

— 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“;

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

Приоритет 4 „Интермодалност в градски условия“ допринася за осъществяването на ЦП 2.

Освен това приоритетът „Техническа помощ“ подкрепя изпълнението на програмата, като увеличава административния капацитет и публичната подкрепа.

Приоритетите на ПТС допринасят за изпълнението на стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, в която се предвижда транспортният сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, а екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. **Предвидените инвестиции насърчават използването на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда. Една от основните задачи, определени в стратегията, е навременното завършване на мрежата TEN-T и цифровата трансформация.** Планираните инвестиции в рамките на ПТС за развитие на мрежата TEN-T на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи в различните видове транспорт ще допринесат за нейното изпълнение. Програмата ще допринесе и за постигането на стратегическите цели на националната транспортна политика, определени в Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г., а именно „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните последици от развитието на транспортния сектор“.

Предвидените инвестиции по приоритет 1 ще допринесат за привличането на пътнически и товарни превози към железопътния транспорт чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура. Развитието на железопътната инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигането на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, на националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на европейския семестър. **Планираните инвестиции ще подобрят транспортната свързаност и достъпността, като същевременно ограничат отрицателните последици за околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие.** Инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура и подобряване на интермодалността са предвидени в приоритет 3.

За премахване на „участъците с недостатъчен капацитет“ по отношение на инвестициите в пътна инфраструктура са предвидени инвестиции в рамките на приоритет 2. Подобряването на свързаността и безопасността на движението ще увеличи ефективността на транспорта и ще намали броя на пътнотранспортните произшествия. **Подобрените технически и оперативни параметри на пътната инфраструктура също ще окажат положително въздействие върху околната среда и климата, което ще бъде отразено в намаляването на емисиите на вредни емисии.** Изграждането на новите участъци ще допринесе както за постигането на стратегическите цели на стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, така и за националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на европейския семестър.

Приоритет 3 ще гарантира също така развитието на интелигентни транспортни системи и прилагането на **иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T** в съответствие с целите на националната транспортна политика и препоръките на европейския семестър. С постепенното завършване на трансевропейската транспортна мрежа се очаква по-добро интегриране на националната транспортна мрежа с тази на ЕС и по-добри връзки със съседните държави. Предвидени са инвестиции по приоритет 3 за развитие и разширяване на вътрешните водни пътища и морските пристанища за обществен транспорт за мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт. Планирани са инвестиции по приоритет 3 за изграждане на инфраструктура за **алтернативни горива** по основните направления на националната пътна мрежа. Интервенциите са за пътните участъци между някои от най-големите градове в страната, където транспортът се определя като замърсител на въздуха. Освен това ще бъде подкрепено изграждането на инфраструктура за зареждане с алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт. В допълнение планираните инвестиции по Програмата за околната среда и Програмата за регионално развитие за периода 2021—2027 г. за подмяна на автомобили с високи емисии с електрически ще допринесат за постигането на целите на националната и европейската транспортна политика. Инвестиции за развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна са планирани по приоритет 3. Развитието и разширяването на пристанищните съоръжения ще създаде необходимите **условия и предпоставки за мултимодални операции**. Приоритет 4 предвижда изграждане на железопътни връзки с летище Бургас и летище Пловдив. Изграждането на връзки между пътническите гари и летищата Бургас и Пловдив, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улеснят пътниците, използващи комбиниран транспорт, ще намалят значително времето за пътуване между гарите и летищата и ще създадат условия за увеличаване на пътникопотока и подобряване на условията за пътуване и удобството. Ще се увеличи използването на обществения транспорт. **Това ще намали задръстванията, шума и нивата на замърсяване, както и пътнотранспортните произшествия. Изпълнението на проектите ще има положително въздействие върху околната среда и климата, което се отразява главно в намаляването на вредните емисии, като същевременно се намалява използването на автомобилния транспорт в тези градове.** Това ще създаде възможности и за постигане на устойчива мултимодална градска мобилност.

Изменението на климата би могло да има значителни икономически и социални последици и неблагоприятни последици, включително в областта на транспорта. **Намаляването на вредните емисии във въздуха би могло да се постигне в резултат на подобрени технически и оперативни параметри на транспортната инфраструктура, водещи до оптимизиране на движението и намаляване на задръстванията, както и насърчаване на използването на екологосъобразни видове транспорт, включително изграждането на инфраструктура за зареждане с алтернативни горива, в съответствие с националния интегриран план в областта на енергетиката и климата. Изпълнението на програмата ще допринесе конкретно за политиката в областта на изменението на климата, главно чрез увеличаване на дела на железопътния транспорт, модернизиране на пътната инфраструктура, за да се гарантира оптимална скорост на пътя при оптимални моторни превозни средства, и създаване на необходимите предпоставки за използването на алтернативни горива в транспорта.**

Предвидените инвестиции ще допринесат за постигането на **устойчива транспортна система, ще създадат необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки**, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и конкурентоспособността на Общността, териториалното, икономическото и социалното сближаване и опазването на околната среда.

Кратко представяне

Първата цел на Програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021—2027 г. е, както следва:

Цел на политиката (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ с конкретна цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“

За постигането на тази цел стратегията на ПТС за периода 2021—2027 г. е съсредоточена върху следните приоритети:

— 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“;

— 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“;

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

Втората цел на Програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021—2027 г. е, както следва:

Цел на политиката (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и приспособяване към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“

За постигането на тази цел стратегията на ПТС за периода 2021—2027 г. е съсредоточена върху следния приоритет:

— Приоритет 4 „Интермодалност в градски условия“ допринася за осъществяването на ЦП 2.

Освен това приоритетът „Техническа помощ“ подкрепя изпълнението на програмата, като увеличава административния капацитет и публичната подкрепа.

* + 1. Интервенционна логика по приоритет 1

Развитие на железопътната инфраструктура по „основната и широкообхватната“ трансевропейска транспортна мрежа

| Цел на политиката: Цел на политиката (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ с конкретна цел  Специфична цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“  Планирани крайни продукти: 1. Увеличена *дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)*  2. Увеличена *дължина на новата железопътна мрежа — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)*  Очаквани резултати: Увеличен дял на железопътен транспорт | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Индикативни допустими действия/интервенции | Приоритетни проекти | Индикатори за изпълнение | Индикатори за резултат |
| Изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци и мерки за техническа помощ за подготовка/завършване на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа | 1. Модернизация на жп линия София — Пловдив: железопътен участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2  2. Модернизация на жп линия София — Драгоман — Сръбска граница, жп участък Волуяк — Драгоман етап 2  3. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир  4. Изграждане на железопътна връзка между България и Р. Северна Македония  5. Завършване на съоръженията по железопътната линия Карнобат-Синдел  6. Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник  7. Внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии извън горепосочените. | RCO 49 — Дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)  RCO 47 — Дължина на новите жп линии -TEN-T  Брой проекти в изпълнение | RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт |

Планираните операции по приоритета са от стратегическо значение, за да допринесат за ефективната свързаност, премахването на участъците с недостатъчен капацитет, насърчаването на ефикасно и устойчиво използване на железопътната инфраструктура, повишаването на нейния капацитет, подобряването на безопасността, сигурността, качеството на услугите и непрекъснатостта на железопътния трафик.

Индикаторите за изпълнение и за резултат са избрани така, че да отразяват степента на постигане на планираните операции.

ДОПУСКАНИЯ:

Индикаторите за изпълнение и резултат се определят въз основа на предположението, че ще бъдат осигурени необходимите финансови ресурси и че следните проекти ще бъдат успешно завършени:

* Модернизация на жп линия София — Пловдив: железопътен участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2
* Модернизация на жп линия София — Драгоман — Сръбска граница, жп участък Волуяк — Драгоман етап 2
* Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир
* Изграждане на железопътна връзка между България и Р. Северна Македония
* Завършване на съоръженията по железопътната линия Карнобат-Синдел

Предварителните оценки/изчисления са направени в съответната проектна документация показват, че стойността на проектите надвишава приоритетния бюджет. Общата предварителна стойност на проектите е около 1 967 698 235 EUR, така че разходите на километър са около 7 170 835 EUR.

Необходимите допълнителни средства ще бъдат предоставени за сметка на държавния бюджет и/или чрез заемни средства. Точната стойност на проектите и точният размер на средствата, необходими за тяхното изпълнение, ще бъдат определени едва след провеждане на всички процедури за възлагане на обществени поръчки и подписване на договори с избрани изпълнители.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ/НАЛИЧНА ДОКУМЕНТАЦИЯ:

Индикаторите за изпълнение и за резултат се определят въз основа на следното:

* проучване на възможността да бъдат осъществени;
* предварителни проекти/технически проекти;
* Доклади за ОВОС;
* АРП, включително финансов анализ.

ФАКТОРИ, КОИТО МОГАТ ДА ПОВЛИЯЯТ НА ПОСТИГАНЕТО НА КЛЮЧОВИТЕ ЕТАПИ И ЦЕЛИТЕ:

* забавяне на одобрението на ПТС;
* забавяне в подготовката и стартирането на проектите;
* забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки;
* забавяне на процедурите за придобиване на земя;
* инфлация и нарастване на цените на материалите;
* закъснения и нередовни доставки на материали.

ПРЕДПРИЕТИ СТЪПКИ:

Горепосочените фактори са взети предвид в процеса на инвестиционно планиране. За предварителния подбор на проектите е приложен критерият за по-висока степен на зрялост. Потенциалният бенефициент е бил инструктиран, че сроковете за изпълнение на проектите следва да отчитат потенциалните рискове, свързани с процедурите за възлагане на обществени поръчки и евентуалното им обжалване. Трудно е да се прогнозира точно темпът на инфлация и да се предприемат подходящи мерки на програмно равнище. Ако е необходимо, бенефициентът следва да осигури допълнителни средства. Потенциалният източник на финансиране е държавният бюджет, тъй като бенефициентът е публичен орган. Други възможни източници са МФИ и заемите.

За да се сведат до минимум рисковете за успешното усвояване на средствата, е целесъобразно да има по-голям брой проекти, допустими за финансиране по програмата.

МЕТОД НА ИЗЧИСЛЯВАНЕ:

**RCO 49** **— Дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)** — **140,30** **км**, определени по програмата, са кумулативната стойност на дължините на железопътните линии/участъци от трансевропейската железопътна мрежа, които ще бъдат реконструирани и/или модернизирани в рамките на проектите по Приоритет 1, с издадено разрешение за експлоатация:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проект | Етапна цел \*  (2024) | Целева стойност  (2029) |
| Елин Пелин-Костенец, фаза 2 | 20,0 км | 51,04 км |
| Перник-Радомир | 0 | 17,00 км |
| Карнобат-Синдел | 0 | 5,26 км |
| Волуяк-Драгоман, фаза 2 | 20,0 км | 34,00 км |
| София-Перник | 0 | 33,00 км |
| ОБЩО: | 40,0 км | 140,30 км |

\**да се докладват километрите положени железопътни линии, без да се изисква същите да бъдат пуснати в експлоатация.* *Етапът от километри железопътна линия може да бъде сертифициран с Протокол, одобрен от генералния директор, от извършена проверка на място за удостоверяване на изпълнението на дейностите, поискани за плащане съгласно представените актове за плащане.*

***Определение на индикатора*** — представлява общата дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии за участъци от проектите, включени в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на дължините на отделните дължини на железопътните участъци, подлежащи на реконструкция и/или модернизация, включени в обхвата на ПТС. Общата предварителна стойност на проектите е около 1 967 698 235 EUR, така че разходите на километър са около 7 170 835 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация/вж. горепосочените източници на информация и наличната документация/като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

**Допускания:**

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: административно възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител; процедури по отчуждаване; получаване на строителни разрешения.

**Предприети стъпки:**

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, определят се техническите и екологичните критерии за строителните работи и изпълнителят извършва всички дейности, необходими за получаване на необходимите одобрения, подаване на заявления, получаване, поддържане, удължаване и подновяване на целия персонал, който може да е необходим за изпълнението на строителните работи в съответствие с приложимите законови и подзаконови актове, и по-специално всички одобрения и одобрения по Закона за устройство на територията; комунални услуги, общински наредби и др. Всички основни разрешения, които трябва да бъдат получени от изпълнителя, са изброени в изискванията на възлагащия орган.

— Техническата спецификация (Приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проекта и строителните услуги определя инструкциите за строителство и съдържа съответните одобрени технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителна подготовка на проектите до етапа — разрешителните за строеж ще спомогнат за ускоряване на координацията и одобрението на техническия проект. Предварителните екологични оценки и/или докладите за ОВОС също ускоряват процедурите за координация.

***RCO 47 — Дължина на новите жп линии -TEN-T******— 2,80 км****, определени по програмата, съответстват на новата железопътна линия, планирана за изграждане на връзката със Северна Македония.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проект | Ключов етап  (2024) | Целева стойност  (2029) |
| „Изграждане на железопътна връзка между България и Северна Македония“ | 0 | 2,80 км |
| ОБЩО: | 0 | 2,80 км |

Проектът, попадащ в обхвата на приоритета, е изрично определен като сложен проект с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Планира се проектът да бъде завършен в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и да бъдат завършени процедурите. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проекта. Като се има предвид вече възникналото закъснение в изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определи допълнителна междинна цел за общия индикатор за изпълнение RCO 47, която би могла да бъде постигната.

***Определение*** — представлява дължината на новоизградения железопътен участък от проекта по трансевропейската транспортна мрежа, включен в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — Стойността на индикатора се получава въз основа на дължината на новопостроения железопътен участък по мрежата TEN-T, включен в обхвата на ПТС. Общата предварителна стойност на проекта е около 28 000 000 EUR, така че разходите на километър са около 10 000 000 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

По отношение на допусканията, основните фактори и предприетите стъпки, моля, вижте горепосоченото относно предходния индикатор. Той е напълно релевантен в настоящия случай.

Индикатор: Брой проекти в изпълнение

***Определение —*** Представлява общия брой проекти в обхвата на ПТС, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

***Метод на изчисление*** —Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на броя на проектите, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проекти в изпълнение | 2024 | 2029 |
| Елин Пелин-Костенец, фаза 2 | 1 | 1 |
| Перник-Радомир | 0 | 1 |
| Карнобат-Синдел | 0 | 1 |
| Волуяк-Драгоман, фаза 2 | 1 | 1 |
| София-Перник | 0 | 1 |
| Изграждане на железопътна връзка между България и Северна Македония | 0 | 1 |
| Общо | 2 | 6 |

По отношение на допусканията, основните фактори и предприетите стъпки, моля, вижте информацията, представена за индикатор RCO 49. Той е напълно релевантен в настоящия случай.

**RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт** — базовата стойност, определена за програмата за **2020 г. от 4 526 милиона** тон/км годишно, и целевата стойност за **2030 г. от 4 707 милиона тон/км** годишно се определят, както следва:

Основната стойност на индикатора за извършена работа с товарен железопътен транспорт се отнася за цялата железопътна мрежа. Източникът е Националният статистически институт и стойността се отнася за 2020 г. Целевата стойност се определя въз основа на изследвания средноаритметичен ръст на железопътните товари за периода 2011—2020 г. — увеличение с 4% спрямо базовата стойност.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Индикатор за резултат | Мерна единица | Базова стойност за 2020 г. | Целева стойност 2030 г. |
| Товарен железопътен транспорт | млн. тон/kм за година | 4 526 | 4 707 |

***Определение*** — отнася се за общото количество тонкилометри за превозени товари по отделните участъци от новопостроените, обновени, реконструирани или модернизирани железопътни линии в рамките на проектите, попадащи в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление:*** Целевата стойност за железопътния товарен превоз се изчислява въз основа на допускането за растеж от 4% на национално равнище, което съответства на 10% повече товари, превозвани по линиите, предмет на ПТС операции.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |  |  |
| Превозени товари — хиляди тона | 14152 | 12470 | 13539 | 13691 | 14635 | 14226 | 16030 | 14796 | 14948 | 16369 |  |  |
| Извършена работа — млн. ткм | 3291 | 2908 | 3246 | 3439 | 3650 | 3434 | 3931 | 3824 | 3901 | 4526 |  |  |
| Годишна промяна |  | -11,6% | 11,6% | 5,9% | 6,1% | -5,9% | 14,5% | -2,7% | 2,0% | 16,0% | 4% — средна стойност |  |
|  | | | | | | | | | | |  |  |
|  | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |  |  |
| Превозени товари — хиляди тона | 14152 | 12470 | 13539 | 13691 | 14635 | 14226 | 16030 | 14796 | 14948 | 16369 |  |  |

Динамика в използването на товарния железопътен транспорт

\* Конкретни и напълно точни данни за приоритетите и съответно за проектите, включени в ПТС, ще могат да бъдат предоставени след изготвянето/актуализирането на прогнозите за трафика за всеки проект, предвиден за финансиране по програмата.

***Допускания:*** Целевата стойност за железопътния товарен превоз се изчислява въз основа на допускането за растеж от 4% на национално равнище, което съответства на 10% повече товари, превозвани по линиите, предмет на ПTC операции.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: прогнозата за трафика зависи до голяма степен от цялостното развитие на икономиката на страната и регионалната икономика, което определя търсенето на железопътни услуги.

Предприети стъпки:

Не съществуват подходящи стъпки, които могат да бъдат предприети на равнище програма/проект, за да се избегнат потенциалните рискове, свързани с прогнозите за трафика. Настоящата ситуация е сложна, като се имат предвид икономическата криза, трудностите, свързани с войната в Украйна, пандемията, инфлацията и т.н. Дългосрочните прогнози биха могли да бъдат засегнати от твърде много фактори, свързани с икономическото развитие.

Обосновка:

Индикаторите се подбират така, че да отразяват постигането на целите.

Предложените индикатори отразяват напредъка в изпълнението на дългосрочната стратегия, изложена в стратегическите документи:

Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност;

„Бяла книга относно пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;

„Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (Регламент (ЕС) № 1315/2013);

„Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.“;

Анализ на социално-икономическото развитие на България за периода 2007—2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021—2027 г.;

„Национална концепция за териториално развитие 2013—2025 г.“;

Национална програма за развитие: България 2030;

Стратегия за прилагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост на конвенционалната железопътна система в Република България 2013—2030 г. — съдържа стратегии за отделните подсистеми и обща стратегия;

Стратегия за внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) в Република България и Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS);

— Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020—2030 г.);

Национална стратегия за адаптиране към изменението на климата;

Интегриран план в областта наенергетиката и климата на Република България за периода 2021—2030 г.

— Работни планове за коридорите.

Връзка към анализа на нуждите:

Изграждане и модернизация на участъци от приоритетни железопътни и пътни маршрути по трансевропейската транспортна мрежа, връзки с пристанища, летища и терминали.

— Внедряване или модернизиране на системите за управление на трафика и др.

Ръстът на трафика се оценява въз основа на индикатора за ефективност на товарния транспорт, който се наблюдава ежегодно от Националния статистически институт и надлежно се докладва на Евростат на тримесечна база. Данните се събират в съответствие с:

* Методология на статистиката за железопътния транспорт, и
* Методологични насоки на Евростат относно статистиката за железопътния транспорт.

***Методиката*** е в съответствие с изискванията на член 17 от Регламент (ЕС) 2021/1060 и включва:

„... А) критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) фактори, които могат да повлияят на постигането на междинните и крайните цели и как те са били взети предвид.“

Поради това предложените индикатори отговарят на изискванията за събиране на подходящи, надеждни и навременни данни.

* + 1. Интервенционна логика по приоритет 2

Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа

| Цел на политиката: (ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ с конкретна цел  Специфична цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“  Очаквани резултати Увеличена *дължина на новите пътища — TEN-T („основна „и „широкообхватна“ мрежа)*  Очаквани резултати: 1. Увеличен капацитет на пътната инфраструктура по основната трансевропейска транспортна мрежа на територията на държавата  2. Подобрена свързаност и интеграция с пътните мрежи на съседните държави | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Индикативни допустими действия/интервенции | Приоритетни проекти | Индикатори за изпълнение | Индикатори за резултат |
| изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа и техническа помощ за подготовка/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на пътна инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа. | * АМ „Струма Лот 3.2“; /КФ/ * Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка; /ЕФРР/ * АМ „Русе-Велико Търново“; /ЕФРР/ | RCO 43 — Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)  Брой проекти в изпълнение | RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища  RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура |

Чрез изпълнението на проектите тя ще допринесе за подобряване на пътната инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа. Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „участъците с недостатъчен капацитет“, насърчаването на ефикасно и устойчиво използване на пътната инфраструктура, повишаването на нейния капацитет, подобряването на пътната безопасност и сигурност.

Индикаторите за изпълнение и за резултат са избрани така, че да отразяват степента на постигане на планираните операции.

ДОПУСКАНИЯ:

Индикаторите за изпълнение и за резултат се определят въз основа на предположението, че ще бъдат осигурени необходимите финансови ресурси и че следните проекти ще бъдат успешно завършени:

* Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка /ЕФРР/
* АМ „Русе-Велико Търново“ /ЕФРР/
* АМ „Струма Лот 3.2“ /КФ/

Предварителните оценки/изчисления са направени в съответната проектна документация/показват, че стойността на проектите надвишава приоритетния бюджет. Общата предварителна стойност на проектите е около 1 519 346 513,25 EUR, така че разходите на километър са около 10 587 780,58 EUR.

Необходимите допълнителни средства ще бъдат предоставени за сметка на държавния бюджет и/или чрез заемни средства. Точната стойност на проектите и точният размер на средствата, необходими за тяхното изпълнение, ще бъдат определени едва след провеждане на всички процедури за възлагане на обществени поръчки и подписване на договори с избрани изпълнители.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ/НАЛИЧНА ДОКУМЕНТАЦИЯ:

Индикаторите за изпълнение и за резултат се определят въз основа на следното:

* проучване на възможността да бъдат осъществени;
* предварителни проекти/технически проекти;
* Доклади за ОВОС;
* АРП, включително финансов анализ.

ФАКТОРИ, КОИТО МОГАТ ДА ПОВЛИЯЯТ НА ПОСТИГАНЕТО НА КЛЮЧОВИТЕ ЕТАПИ И ЦЕЛИТЕ:

* забавяне на одобрението на ПTC;
* забавяне в подготовката и стартирането на проектите;
* забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки;
* забавяне на процедурите за придобиване на земя;
* инфлация и нарастване на цените на материалите;
* забавяне и нередовни доставки на материали.

ПРЕДПРИЕТИ СТЪПКИ:

Горепосочените фактори са взети предвид в процеса на инвестиционно планиране. За предварителния подбор на проектите е приложен критерият за по-висока степен на зрялост. Потенциалният бенефициент е бил инструктиран, че сроковете за изпълнение на проектите следва да отчитат потенциалните рискове, свързани с процедурите за възлагане на обществени поръчки и евентуалните обжалвания. Трудно е да се прогнозира точно темпът на инфлация и да се предприемат подходящи мерки на програмно равнище. Ако е необходимо, бенефициентът следва да осигури допълнителни средства. Потенциалният източник на финансиране е държавният бюджет, тъй като бенефициентът е публичен орган. Други възможни източници са МФИ и заемите.

За да се сведат до минимум рисковете за успешното усвояване на средствата, е целесъобразно да има по-голям брой проекти, допустими за финансиране по програмата.

МЕТОД НА ИЗЧИСЛЯВАНЕ:

**RCO 43 — Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)** — стойностите, определени от програмата за КФ — 23,6 км; за ЕФРР — общо 143.5 км, да се включат дължините на нови пътища/участъци от основната трансевропейска пътна мрежа, които ще бъдат построени по проекти по приоритет 2, с издадено разрешение за експлоатация:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проект | \* Етапна цел  (2024) | Целева стойност  (2029) |
| АМ „Струма, Лот 3.2“ /КФ/ | 0 | 23,6 км |
| ОБЩО КФ | 0 | 23,6 км |
| Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка /ЕФРР/ | 0  0 | 10,5 км |
| АМ „Русе-Велико Търново“ /ЕФРР/ | 133 км |
| ОБЩО ЕФРР | 0 | 143,5 км |

\* 7 км се очаква да бъдат построени за 2026 г. от общата целева стойност — 143,5 км. Предложената стойност за 2026 г. се определя въз основа на прогнозни графици за изпълнението на отделните проекти. Проектите, попадащи в обхвата на приоритета, са изрично определени за широкомащабни и сложни проекти с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Планира се проектите да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и да бъдат завършени процедурите и дейностите по отчуждаване на земя и екологични дейности. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече възникналото забавяне в началото на изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определят допълнителни етапни цели за общия краен индикатор за изпълнение /43/.

***Определение на индикатора*** — представлява общата дължина на новопостроените пътища/участъци по проектите, включени в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — стойността на индикатора се получава чрез сумиране на дължините на отделните дължини на пътищата/участъците, предмет на ПТС. Общата предварителна стойност на проектите е около 1 519 346 513,25 EUR, така че разходите на километър са около 10 587 780,58 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация/вж. горепосочените източници на информация и наличната документация/като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Допускания:***

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; процедури по отчуждаване; наличие на археологически обекти, получаване на разрешения за строеж.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, определят се техническите и екологичните критерии за строителните работи, както и изпълнителят да извършва за своя сметка всички дейности, необходими за получаване на необходимите одобрения, подаване на заявления, получаване, поддържане, удължаване и подновяване на целия персонал, който може да е необходим за изпълнението на строителните работи в съответствие с приложимите законови и подзаконови актове, и по-специално всички одобрения по Закона за устройство на територията; комунални услуги, общински наредби и др. Всички основни разрешения, които трябва да бъдат получени от изпълнителя, са изброени в изискванията на възлагащия орган.

В техническата спецификация (Приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга се определят указания за строителство на пътища и пътни съоръжения и се съдържат съответните одобрени технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителна подготовка на проектите до етапа — разрешителните за строеж ще спомогнат за ускоряване на координацията и одобрението на техническия проект. Предварителните екологични оценки и/или докладите за ОВОС също ускоряват процедурите за координация.

Индикатор: Брой проекти в изпълнение

***Определение*** — Представлява общия брой проекти в обхвата на ПТС, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

***Метод на изчисление*** — Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на броя на проектите, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

За 2024 г. се предвижда да бъдат стартирани 2 (два) договора за строителство в рамките на ПТС 2021—2027 г.

Договорите за строителство са за следните проекти:

1. АМ „Русе — Велико Търново“ /ЕФРР/

2. Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка /ЕФРР/

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Брой проекти в изпълнение | **Номер на мерната единица** | Етапна цел (2024) | Целева стойност (2029) |
| 1. АМ „Русе — Велико Търново“ /ЕФРР/  2. Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх на Шипка /ЕФРР/  3. АМ „Струма, Лот 3.2“ /КФ/ | 1 ЕФРР  1ЕФРР  0 КФ | 2 ЕФРР  0 КФ | 2 ЕФРР  1 КФ |

Стойностите на ЕФРР се определят кумулативно въз основа на 2-та проекта, предвидени за финансиране по ЕФРР, а именно: АМ „Русе — Велико Търново“ и Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка.

Стойността на КФ се определя въз основа на проекта за АМ „Струма Лот 3.2“.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; процедури по отчуждаване; наличие на археологически обекти, получаване на разрешения за строеж.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, определят се техническите и екологичните критерии за строителните работи, както и изпълнителят да извършва за своя сметка всички дейности, необходими за получаване на необходимите одобрения, подаване на заявления, получаване, поддържане, удължаване и подновяване на целия персонал, който може да е необходим за изпълнението на строителните работи в съответствие с приложимите законови и подзаконови актове, и по-специално всички одобрения и одобрения по Закона за устройство на територията; комунални услуги, общински наредби и др. Всички основни разрешения, които трябва да бъдат получени от изпълнителя, са изброени в изискванията на възлагащия орган.

В техническата спецификация (Приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга се определят указания за строителство на пътища и пътни съоръжения и се съдържат съответните одобрени технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителна подготовка на проектите до етапа — разрешителните за строеж ще спомогнат за ускоряване на координацията и одобрението на техническия проект. Предварителните екологични оценки и/или докладите за ОВОС също ускоряват процедурите за координация.

RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища

Използвана е следната формула: Passenger-Km] = σj=1n [AADT]j x [Length]j x Occupancy x 365

AADT е общият брой преминали превозни средства за една година, разделена на 365 дни (средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение в брой МПС).

Length – дължина (км) на проекта след неговото изграждане.

Occupancy - Коефициент на запълняемост на превозните средства.

Стойностите на AADT и заетостта са взети от наличния анализ на разходите и ползите за а АМ „Струма, Лот 3.2“, съответно за посоката Симитли-Кресна и за посоката Кресна-Симитли.

Базовата стойност на индикатора се счита за „0“, тъй като се отнася до новопостроени участъци.

Целевата стойност (2029 г.) на индикатора за КФ е изчислена за проекта за АМ „Струма, Лот 3.2“. Маршрутът на Лот 3.2 е разделен на две ленти, така че целевата стойност на индикатора от **217 118 143** пътник-километра се изчислява като сбор от годишния брой на ползвателите в посока Симитли-Кресна и тези в посока Кресна — Симитли.

Целевата стойност (2029 г.) на индикатора за ЕФРР **от 2 187 910 902** пътникокилометра се изчислява като сбор от годишния брой ползватели на участъците от проектите за: „Обходен път на Габрово (включващ тунел под връх „Шипка“) и АМ „Русе — Велико Търново“.

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност  (2029) |
| АМ „Струма, Лот 3.2“ /КФ/ | 217 118 143  пътници-км |
| Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка /ЕФРР/ | 135 356 985  пътници-км |
| АМ „Русе-Велико Търново“ /ЕФРР/ | 2 052 553 917  пътници-км |

Проект за АМ „Струма“

Базовата стойност на индикатора се счита за „0“ (нула), тъй като се отнася до новопостроен участък. Целевата стойност (2029) на индикатора е изчислена за проекта за АМ „Струма, Лот 3.2“. Маршрутът на Лот 3.2 е разделен на две ленти, като за дясната лента (две ленти, еднопътен трафик от София до Кулата) се планира рехабилитация и укрепване на съществуващия път Е79 и изграждане на източен обходен път на Кресна на нов терен, еднопосочна посока на движение към Кулата. За лявата лента (две ленти, еднопосочно движение от Кулата до София) се предвижда ново проектно решение по трасе на нов терен — далеч на изток от Кресненското дефиле, в посока Кулата — София. Двете ленти се разработват независимо една от друга, като едната лента използва целия съществуващ път, а другата е на нов терен. Поради тази причина целевата стойност на индикатора RCR 55, а именно 217 118 143 пътници-км, се изчислява като сбор от годишния брой на ползвателите в посока Симитли-Кресна и тези в посока Кресна — Симитли.

Посока „Симитли-Кресна“:

Passenger-Km] = σj=1n [AADT]j x [Length]j x Occupancy x 365

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| AADT | Length | Occupancy |
| 6 364 | 23.6 | 2,036 |
| 111 595 860 | | |

Посока „Кресна — Симитли“:

***Passenger-Km] = σj=1n [AADT]j x [Length]j x Occupancy x 365***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| AADT | Length | Occupancy |
| 5 821 | 23.32 | 2,130 |
| 105 522 283 | | |

когато:

AADT е общият брой преминали превозни средства за една година, разделена на 365 дни (средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение в брой МПС). Стойността на AADT е взета от наличния анализ „разходи-ползи“ за АМ „Струма“, Лот 3.2, съответно за посока „Симитли-Кресна“ и посока „Кресна - Симитли“.

Length – дължина (км) на проекта след неговото изграждане;

Новият проектен вариант – източен вариант Г 10.50 разделя движението на две пътни платна (ляво и дясно), като дължината на лявото платно (ново трасе, посока „Симитли-Кресна“) e 23.6 км. (Лот 3.2.1 - 13,2 км; Лот 3.2.2 - 10.4 км., с габарит Г 10,5). Дължината на дясното платно (две ленти, посока „Кресна - Симитли“, еднопосочно движение от София към Кулата), включва рехабилитация на съществуващия път с дължина 17,82 км. и обход на гр. Кресна с дължина 5,5 км - общо 23,32 км. и автомагистрален участък от 0,76 m., включен към дължината на обхода на гр. Кресна.

Occupancy - Коефициент на запълняемост на превозните средства

Стойносттите на коефициента за различните видове МПС са получени от наличната информация в анализа „разходи-ползи“ на АМ „Струма“ Лот 3.2.

Коефициентът на запълняемост на превозните средства показва средния брой хора, които се движат в едно превозно средство. Този коефициент се изчислява отделно за всяка категория превозни средства, защото степента на запълняемост на един автобус е различна от тази на един тежкотоварен автомобил или пък на лек автомобил. Базовите стойности за заетостта на превозните средства са взети от интервютата на място, с индикативни годишни намаления на базата на ръководството на Отдела по Транспорт на Великобритания в WebTAG. В Таблица 1 са показани стойностите, използвани в базовата и прогнозираните години.

Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
| **Trip Purpose** | **2029** |
| **Occupancy rate** | |
| Car – commuting trips | 1.729 |
| Car – business trips | 1.694 |
| Car – leisure trips | 2.193 |
| Car – international trips | 2.5 |
| Coach – domestic trips | 19 |
| Coach – international trips | 50 |
| Light and heavy truck | 1 |

Коефициентът на запълняемост на превозните средства е получен поотделно за посоките „Симитли-Кресна“ и „Кресна - Симитли“. Използвана е прогнозата за трафика (AADT) за 2029 г. за отделните видове пътувания на МПС, като всяка една прогноза на трафика за съответното МПС е умножена по съответния коефициент на запълняемост от Таблица 1. Получената обща стойност на всички пътувания за съответната посока е разделена на прогнозата на трафика (AADT) за 2029 г. за съответната посока. По този начин се получават два средно претеглени коефициенти на запълняемост за двете посоки, а именно:

Коефициент на запълняемост (посока „Симитли-Кресна“) – 2,04

Коефициент на запълняемост (посока „Кресна -Симитли“) – 2,13

ЕФРР /обходен път на гр. Габрово, включващ тунел под връх Шипка и АМ „Русе — Велико Търново“/

Базовата стойност на индикатора се счита за „0“ (нула), тъй като се отнася до новопостроени участъци. Целевата стойност (2029) на индикатора за „категория слабо развити региони“, а именно 2,187,910,902 пътник-километра, се изчислява като сбор от годишния брой ползватели на следните участъци:

* Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка; дължина 10,549 км.
* АМ „Русе-Велико Търново“; дължина 133 км.

като се използва следната формула:

Passenger-Km] = σj=1n [AADT]j x [Length]j x Occupancy x 365

• Път III-5004 „Преминаване на град Габрово“ от км 20 + 124.50 до км 30 + 673.48, включително тунела под връх Шипка, дължина 10,549 км.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| AADT | Length | Occupancy |
| 13 109 | 10,549 | 2,682 |
| 135 356 985 | | |

където

за AADT е взета стойността за 2029 г. от наличния анализ „разходи-ползи“ на проект Габрово-Шипка, изработен от AECOM, за дължина е взет километража на отсечката след нейното изграждане, а именно 10,549 км. Коефициентът на запълняемост на превозните средства (2,682) е получен като всяка една прогноза на трафика за 2029 г. за съответното МПС е умножена по съответния коефициент на запълняемост от Таблица 2. Получената обща стойност на среднопретеглен коефициент на запълняемост за различните видове МПС е разделена на прогнозата на трафика (AADT) за 2029г.

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| **Trip Purpose** | **2029** |
|
| **Occupancy rate** | |
| Car Business | 1.694 |
| Car Commuting | 1.729 |
| Car Leisure | 2.193 |
| Heavy Load Vehicles | 1 |
| Light Load Vehicles | 1 |
| Buses | 28 |

За 2029 г. след заместване на отделните стойности по горепосочената формула, за целевата стойност на индикатора RCR 55 се получава резултат от 135 356 985 пътници-км.

* АМ „Русе-Велико Търново“; дължина 133 км.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| AADT | Length | Occupancy |
| 21 197 | 133 | 1,995 |
| 2 052 553 917 | | |

където,

за AADT е взета стойността за 2029 г. от наличния анализ „разходи-ползи“ на проект Русе – Велико Търново, за дължина е взет километража на отсечката след нейното изграждане, а именно 133 км. Коефициентът на запълняемост на превозните средства (1,995) е получен като всяка една прогноза на трафика за 2029 г. за съответното МПС е умножена по съответния коефициент на запълняемост от Таблица 3. Получената обща стойност на среднопретеглен коефициент на запълняемост за различните видове МПС е разделена на прогнозата на трафика (AADT) за 2029 г.

Таблица 3

|  |  |
| --- | --- |
| Trip Purpose | 2029 |
|
| Occupancy rate | |
| Car | 2 |
| Buses | 20 |
| Light Load Vehicles | 1 |
| Medium Load Vehicles | 1 |
| Heavy Load Vehicles | 1 |
| Heavy Load Vehicles with trailer | 1 |

За 2029 г. след заместване на отделните стойности по горепосочената формула, за целевата стойност на индикатора RCR 55 се получава резултат 2 052 553 917 пътници-км.

Допускания:

Индикаторът се определя от общия брой на преминатите превозни средства в рамките на една година, дължината на обекта и степента на запълване на превозното средство. В резултат на това индикаторът се влияе от прогнозата за трафика и процента на запълване на капацитета. Използвана е прогнозата за трафика (AADT) за 2029 г. за отделните видове пътувания на превозните средства.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: инфлация, пандемии, цени на горивата. Съществува риск прогнозата за движението да бъде различна от очакваната.

Предприети стъпки:

Няма стъпки, които могат да бъдат предприети на равнище програма/проект, за да се избегнат потенциалните рискове, свързани с прогнозите за трафика. Прогнозата за трафика зависи до голяма степен от цялостното развитие на икономиката на страната и на регионалната икономика.

RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура

Използвана е следната формула:

*[Passenger-hours]=(distancebaseline/average\_speedbaseline-distanceachieved/averagespeedachieved) x occupancy x average AADTachieved \* 365*

*За целевата стойност (2029 г.) на индикатора се използват следните данни:* distance baseline – дължина на отсечката преди изграждане на проекта; average speed baseline – средна скорост преди изграждане на проекта; distance achieved - дължина на отсечката след изграждане на проекта; average speed achieved - средна скорост след изграждане на проекта; AADT - средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение в брой МПС след изграждане на проекта, за съответната посока; Occupancy - Коефициент на запълняемост на превозните средства..

Целевата стойност (2029) на индикатора за КФ от 1,016,245 човекодни се изчислява като сбор от годишното спестено време в двете посоки за проекта на АМ „Струма, Лот 3.2“ — Симитли-Кресна и Кресна — Симитли.

Целевата стойност (2029) на индикатора за ЕФРР от общо 7,921,208.54 човекодни се изчислява като сбор от спестеното време за проектите: Обходен път на гр. Габрово (включително тунела под връх Шипка) и АМ „Русе — Велико Търново“.

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност  (2029) |
| АМ „Струма, Лот 3.2“ /КФ/ | 1 016 245  човекодни в% |
| Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка /ЕФРР/ | 4 856 708,06  човекодни в% |
| АМ „Русе-Велико Търново“ /ЕФРР/ | 3 064 500,48  човекодни в% |

Проект за АМ „Струма, Лот 3.2“

Базовата стойност на индикатора се приема за „0“ (нула), защото се отнася за новоизграден участък. Целевата стойност (2029 г.) се изчислява за проект АМ „Струма“, Лот 3.2. Трасето на Лот 3.2 е разделено на две пътни платна, като за дясното платно (две ленти, еднопосочно движение от София към Кулата) се предвижда рехабилитация и укрепване на съществуващия път Е79 и предвидено изграждане на източен обход на гр. Кресна по нов терен, еднопосочно движение посока Кулата. За лявото платно (две ленти, еднопосочно движение от Кулата към София) се предвижда ново проектно решение на трасе по нов терен - отдалечено на изток от Кресненското дефиле, посока Кулата - София. Двете платна се разработват самостоятелно едно от друго, като едното платно ползва изцяло съществуващия път, а другото платно е по нов терен. Поради тази причина целевата стойност на индикатора RCR 56, а именно 1 016 244,74 човеко дни на година се изчислява като сбор от годишния брой ползватели в посока „Симитли-Кресна“ и тези в посока „Кресна - Симитли“. За индикатора се изчислява целева стойности, касаеща проект АМ „Струма“, Лот 3.2.

Използва се следната формула:

[Passenger-hours]=(distancebaseline/average\_speedbaseline-distanceachieved/averagespeedachieved) x occupancy x average AADTachieved \* 365

За целевата стойност (2029) на индикатора се използват следните данни:

Посока „Симитли — Кресна“:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **distance baseline** | **average speed baseline** | **distance achieved** | **average speed achieved** | **AADT** | **Occupancy** |
| 23.6 | 62 | 23,6 | 87,27 | 6 364 | 2,04 |
| **521 159,31** | | | | | |

Посока „Кресна-Симитли“:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **distance baseline** | **average speed baseline** | **distance achieved** | **average speed achieved** | **AADT** | **Occupancy** |
| 23,6 | 62,00 | 23,32 | 85,98 | 5 821 | 2,13 |
| **495 085,43** | | | | | |

където,

distance baseline – дължина на отсечката преди изграждане на проекта;

average speed baseline – средна скорост преди изграждане на проекта.

Средната скорост е получена чрез използване на google maps;

distance achieved - дължина на отсечката след изграждане на проекта;

average speed achieved - средна скорост след изграждане на проекта.

Средната постигната скорост е взета от наличния анализ "разходи-ползи";

AADT - средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение в брой МПС след изграждане на проекта, за съответната посока;

Occupancy - Коефициент на запълняемост на превозните средства. Коефициентът на запълняемост на превозните средства се изчислява поотделно за двете посоки „Симитли-Кресна“ и „Кресна - Симитли“. Начинът на получаване е разгледан по-горе при описанието на индикатор RCR 55 - Годишен брой ползватели

Целевата стойност на индикатора RCR 56, а именно 1 016 244,74 човеко дни се изчислява като сбор от годишното спестено време в двете посоки „Симитли-Кресна“ и „Кресна - Симитли“.

ЕФРР /обходен път на гр. Габрово, включващ тунел под връх Шипка и АМ „Русе — Велико Търново“

Базовата стойност на индикатора се приема за „0“ (нула), защото се отнася за новоизградени участъци. Целевата стойност (2029 г.) на индикатора за „категория региони-слабо развити“, а именно **7 921 208** човеко дни на годинасе изчислява като сбор от годишния брой ползватели на следните участъци:

* Път ІІІ-5004 „Обход на гр. Габрово” от км 20+124.50 до км 30+673.48, включително тунел под връх Шипка”, дължина 10,549 км.
* Русе - Велико Търново, с дължина 133 км.

Път ІІІ-5004 „Обход на гр. Габрово” от км 20+124.50 до км 30+673.48, включително тунел под връх Шипка”, дължина 10,549 км. Участъкът се състои: 1. пътна част с дължина 6,538 км. и проектна скорост - 80 км/ч; 2. тунелна част с дължина 4,011 км., проектна скорост - 60 км/ч.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **distance baseline** | **average speed baseline** | **distance achieved** | **average speed achieved** | **AADT** | **Occupancy** |
| 25,3 | 48 | 10.549 | 71 | 13 109 | 2,682 |
| **12 538 394** | | | | | |

Средната базова скорост (48 км/ч) е получена чрез използване на google maps.

Средната постигната скорост е пресметната на база проектните скорости на пътната и тунелната част на цялата отсечка.

* Русе - Велико Търново

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **distance baseline** | **average speed baseline** | **distance achieved** | **average speed achieved** | **AADT** | **Occupancy** |
| 107 | 70 | 133 | 100 | 21 197 | 1,995 |
| **3 064 500,48** | | | | | |

Средната базова скорост (70 км/ч) е получена чрез използване на google maps.

Средната постигната скорост е изчислена, въз основа на данните в наличния анализ „Разходи-ползи“.

Допускания:

Индикаторът се определя от дължината на участъка преди и след построяването на проекта, общия брой на преминатите превозни средства в продължение на една година, средната скорост преди и след построяването на проекта и процента на запълване на превозните средства. В резултат на това индикаторът се влияе от прогнозата за трафика и процента на запълване на капацитета. Използвана е прогнозата за трафика (AADT) за 2029 г. за отделните видове пътувания на превозните средства.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: инфлация, пандемии, цени на горивата. Съществува риск направената прогноза на движението да не бъде постигната.

Предприети стъпки:

Няма стъпки, които могат да бъдат предприети на равнище програма/проект, за да се избегнат потенциалните рискове, свързани с прогнозите за трафика. Прогнозата за трафика зависи до голяма степен от цялостното развитие на икономиката на страната и на регионалната икономика.

Обосновка:

Индикаторът се избира по такъв начин, че да отразява в максимална степен изпълнението на целите, а именно премахването на участъците с недостатъчен капацитет в пътната мрежа и постигането на желания резултат — увеличен пропускателен капацитет на пътните участъци, които подлежат на експлоатация. Очакваното подобряване на пътната безопасност и подобряването на свързаността и интеграцията със съседните държави се считат за резултат от премахването на участъците със затруднения, премахването/намаляването на задръстванията и по-краткото време за пътуване.

Предложените индикатори съответстват на политиката, тъй като ще отразяват напредъка в изпълнението на дългосрочната стратегия, изложена в:

— Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност;

„Бяла книга относно пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;

„Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (Регламент (ЕС) № 1315/2013);

„Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.“;

Анализ на социално-икономическото развитие на България за периода 2007—2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021—2027 г.;

„Национална концепция за териториално развитие 2013—2025 г.“;

Национална програма за развитие: България 2030;

Национална стратегия за адаптиране към изменението на климата;

Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България за периода 2021—2030 г.

— Работни планове за коридорите.

Връзка към анализа на нуждите:

Изграждане и модернизация на участъци от приоритетни железопътни и пътни маршрути по трансевропейската транспортна мрежа, връзки с пристанища, летища и терминали;

**Събиране на данни** — официални източници на статистическа информация и данни, събрани от АПИ.

**Методиката** е в съответствие с изискванията на член 17 от Регламент (ЕС) 2021/1060 и включва:

„... А) критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) фактори, които могат да повлияят на постигането на междинните и крайните цели и как те са били взети предвид.“

Поради това предложените индикатори отговарят на изискванията за събиране на подходящи, надеждни и навременни данни.

1.5.3 Интервенционна логика по приоритет 3

Подобряване на интермодалността, иновациии, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта.

| Цел на политиката: „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ с конкретна цел  Специфична цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“    Планирани крайни продукти: 1. Развити модерни железопътни възли и гари  2. Разработване на модерни информационни системи в транспорта  3. Модернизирани и разширени пристанищни терминали и съоръжения  4. Увеличен брой модерни многофункционални плавателни съдове  5. Приложени мерки за безопасност на движението  6. Установена инфраструктура за алтернативни горива (точки за зареждане с гориво/зарядни точки)  Очаквани резултати: 1. Растеж на интермодалния транспорт  2. Подобрен достъп до железопътния транспорт  3. Повишена безопасност на движението  4. Насърчаване на алтернативните горива в транспорта | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Индикативни допустими действия/интервенции | Приоритетни проекти | Индикатори за изпълнение | Индикатори за резултат |
| КФ:  Изграждане и реконструкция на комплекси на железопътни гари, разработване на информационни системи в транспорта, модернизиране на съществуващите системи и системи в процес на изграждане, модернизация и изграждане на съоръжения за подобряване на безопасността на транспорта, мерки за техническа помощ при подготовката/завършването на проекти. | * модернизация на ключови железопътни гари по железопътната линия София-Перник-Радомир; * модернизация на ключови железопътни гари и изграждане на нови по протежение на границата София — Сърбия; * изграждане на ERTMS и ETCS, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1 Костенец — Септември; Радомир — Кулата и Елин Пелин — Костенец; * внедряване на ИТС — обходен път на гр. Габрово, включващ тунел под връх Шипка и АМ Русе — Велико Търново * в мрежата TEN-T са планирани мерки за пътна безопасност по следните участъци: — Национален път I-5 в участъка от км 89 + 000 до км 97 + 000; — Национален път I-5 в участъка от км 222 + 000 до км 222 + 600; — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Стара Загора на км 183 + 774 с национален път III-5601 Шипка — Дунавци и общински път до с. Шипка; — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Велико Търново на км 59 + 103 с национален път I-3 Бяла — Плевен; — Кръстопът на път I-5 „Дряново – Габрово“ с път III-5004 „/Дряново - Габрово/-Рязковци-/Габрово/—/I-5/“ на км 142 + 599 /дясно/; — Национален път I-1 (E-79) — участък№ 1 от км 42 + 600 до км 42 + 900;участък № 2 от км 52 + 600 до км 53 + 100; участък № 3 откм 57 + 400 до км 57 + 700; — Национален пътII-55 **—** участък от км 17 + 700 до км 18 + 100; участък от км 31 + 000 до км 31 + 800; участък откм 33 + 900 до км 34 + 100. | RCO 53 - Нови или модернизирани железопътни гари и спирки ;  RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение ;  RCO 108 – Дължина на пътищата с нови или модернизирани системи за управление на трафика ;  Дължина на пътищата с реализирани мерки за пътна безопасност по ПТС  Брой проекти в изпълнение | Дял на реконструираните интермодални жп гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски участък София-Перник-Радомир  Степен на внедряване на ERTMS по основната TEN-T мрежа на територията на страната,%  Минимален брой отстранени black spots по програмата |
| **ЕФРР:**  Модернизация на терминалите и пристанищни съоръжения за товарене и претоварване, реконструкция на пристанища за обществен транспорт, доставка на многофункционални плавателни съдове, развитие на железопътникръстовища, електрификация и осъществяване на сигнализация и телекомуникации, мерки за техническапомощ за подготовка/приключване на подготовката на инвестиционни проекти | * развитие и разширяване на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждането на мултимодален терминал; * развитие и разширяване на пристанище Варна (нов кей) за мултимодални операции; * схема за безвъзмездни средства с интензитет до 50% за подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи интермодални терминали; интермодални връзки; складови зони и логистични центрове; интермодални транспортни единици, подвижен състав и оборудване за претоварване, изграждане на нови интермодални терминали в случай на готовност. * реконструкция на български пристанища за обществен транспорт — изграждане на съоръжения за борба с наводненията при: Терминал Русе-Запад; реконструкция на терминал в Лом; пристанищни съоръжения за баласт; * изграждане на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна; * създаване на инфраструктура за алтернативни горива (точки за зареждане с гориво/зарядни точки); * предвижда се доставка на допълнителни многофункционални плавателни съдове и оборудване, чрез които това ще допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав; * предвижда се доставка на многоцелеви спасителни и патрулни плавателни съдове и специализирано оборудване, чрез които да се изпълняват функциите, свързани с осигуряване на безопасността и сигурността в морските райони на България, както и да се реагира на комбинирани инциденти/издирване и спасяване, пожари, замърсяване на морските пространства. | Брой на подпомогнатите пристанища  Доставени многофункционални плавателни съдове;  RCO 59 — Инфраструктура за алтернативни горива (точки за зареждане/зарядни точки)  Нови или модернизирани железопътни трасета  Брой проекти в изпълнение | Брой потребители годишно в зарядните точки по първокласната пътна мрежа/българските пристанища от национално значение  Дял на реконструираните интермодални железопътни възли в мрежата TEN-T  Брой на ползвателите на новопостроена/модернизирана пристанищна инфраструктура |

ДОПУСКАНИЯ:

Индикаторите за изпълнение и резултат се определят въз основа на допускането, че следните проекти ще бъдат успешно завършени:

КФ:

* модернизация на ключови железопътни гари по железопътната линия София-Перник-Радомир;
* модернизация на ключови железопътни гари и изграждане на нови по протежение на границата София — Сърбия;
* изграждане на ERTMS и ETCS, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1 Костенец — Септември; Радомир — Кулата и Елин Пелин — Костенец;
* внедряване на ИТС — обходен път на гр. Габрово, включващ тунел под връх Шипка и магистрала Русе — Велико Търново
* в мрежата TEN-T са планирани мерки за пътна безопасност по следните участъци: — Национален път I-5 в участъка от км 89 + 000 до км 97 + 000; — Национален път I-5 в участъка от км 222 + 000 до км 222 + 600; — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Стара Загора на км 183 + 774 с национален път III-5601 Шипка — Дунавци и общински път до с. Шипка; — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Велико Търново на км 59 + 103 с национален път I-3 Бяла — Плевен; — Кръстопът на път I-5 „Дряново – Габрово“ с път III-5004 „/Дряново – Габрово /-Рязковци-/Габрово/—/I-5/“ на км 142 + 599/дясно/; — Национален път I-1 (E-79) — участък№ 1 от км 42 + 600 до км 42 + 900;участък № 2 от км 52 + 600 до км 53 + 100; участък № 3 откм 57 + 400 до км 57 + 700; — Национален път II-55 **—** участък от км 17 + 700 до км 18 + 100; участъкот км 31 + 000 до км 31 + 800; участък откм 33 + 900 до км 34 + 100.

ЕФРР:

* развитие и разширяване на пристанище Лом с цел създаване на условия за изграждането на мултимодален терминал;
* развитие и разширяване на пристанище Варна (нов кей) за мултимодални операции;
* схема за безвъзмездни средства с интензитет до 50% за подпомагане на интермодални оператори, включително развитие на съществуващи интермодални терминали; интермодални връзки; складови зони и логистични центрове; интермодални транспортни единици, подвижен състав и оборудване за претоварване, изграждане на нови интермодални терминали в случай на готовност.
* реконструкция на български пристанища за обществен транспорт — изграждане на съоръжения за борба с наводненията при: Терминал Русе-Запад; реконструкция на терминал в Лом; пристанищни съоръжения за баласт;
* изграждане на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна;
* създаване на инфраструктура за алтернативни горива (точки за зареждане с гориво/зарядни точки);
* предвижда се доставка на допълнителни многофункционални плавателни съдове и оборудване, чрез които това ще допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав;
* предвижда се доставка на многоцелеви спасителни и патрулни плавателни съдове и специализирано оборудване, чрез които да се изпълняват функциите, свързани с осигуряване на безопасността и сигурността в морските райони на България, както и да се реагира на комбинирани инциденти/издирване и спасяване, пожари, замърсяване на морските пространства.

Предварителните оценки/изчисления са направени в съответната проектна документация/показват, че стойността на проектите надвишава приоритетния бюджет. Единичните разходи се определят за всеки индикатор за крайния продукт. Необходимите допълнителни средства ще бъдат предоставени от бенефициентите/публичните органи за сметка на държавния бюджет и/или чрез заети средства. Точната стойност на проектите и точният размер на средствата, необходими за тяхното изпълнение, ще бъдат определени едва след провеждане на всички процедури за възлагане на обществени поръчки и подписване на договори с избрани изпълнители.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ/НАЛИЧНА ДОКУМЕНТАЦИЯ:

Индикаторите за изпълнение и за резултат се определят въз основа на следното:

* проучване на възможността да бъдат осъществени;
* предварителни проекти/технически проекти;
* Доклади за ОВОС;
* АРП, включително финансов анализ.

ФАКТОРИ, КОИТО МОГАТ ДА ПОВЛИЯЯТ НА ПОСТИГАНЕТО НА КЛЮЧОВИТЕ ЕТАПИ И ЦЕЛИТЕ:

* забавяне на одобрението на ПTC;
* забавяне в подготовката и стартирането на проектите;
* забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки;
* забавяне на процедурите за придобиване на земя;
* инфлация и нарастване на цените на материалите;
* забавяне и нередовни доставки на материали.

ПРЕДПРИЕТИ СТЪПКИ:

Горепосочените фактори са взети предвид в процеса на инвестиционно планиране. За предварителния подбор на проектите е приложен критерият за по-висока степен на зрялост. Потенциалният бенефициент е инструктиран, че сроковете за изпълнение на проектите следва да отчитат потенциалните рискове, свързани с процедурите за възлагане на обществени поръчки. Трудно е да се прогнозира точно темпът на инфлация и да се предприемат подходящи мерки на програмно равнище. Ако е необходимо, бенефициентът следва да осигури допълнителни средства. Потенциалният източник на финансиране е държавният бюджет, тъй като бенефициентът е публичен орган. Други възможни източници са МФИ и заеми.

За да се сведат до минимум рисковете за успешното усвояване на средствата, е целесъобразно да има по-голям брой проекти, допустими за финансиране по програмата.

МЕТОД НА ИЗЧИСЛЯВАНЕ:

**КФ**

**RCO 53 - Нови или модернизирани железопътни гари и спирки** — стойностите, определени в програмата: **11 бр. се отнася до** броя на планираните за реконструиране гарови комплекси по железопътната линия София — Перник — Радомир.

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност (2029) |
| за железопътна линия София — Перник — Радомир | 11 бр |
| ОБЩО: | 11 бр |

Проектите, попадащи в обхвата на приоритета, са изрично определени сложни проекти с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Предвид взаимовръзката между железопътните гари и проекта за модернизация на железопътната линия София — Перник — Радомир, проектите за железопътните гари се планира да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и процедури. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече възникналото закъснение в изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определят допълнителни етапни цели за общия индикатор заизпълнение53, които биха могли да бъдат постигнати.

***Определение*** — представлява общият брой нови или модернизирани железопътни гари и спирки по железопътната линия София — Перник — Радомир по проекти в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — изчислен чрез сумиране на броя на новите или модернизираните железопътни гари и спирки по проекти, попадащи в обхвата на ПТС. Общата предварителна стойност на проектите е около 33 000 000 EUR, така че единичните разходи са около 3 000 000 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходитесе определят въз основа на наличната проектна документация/вж. горепосочените източници на информация и наличната документация/като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Допускания:***

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: административно възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

**RCO 108 — Дължина на пътищата с нови или модернизирани системи за управление на движението — TEN-T —** зададената стойност от 143,5 км се изчислява за следните проекти, за които се планира да има информационни транспортни системи:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проект | Ключов етап  (2024) | Целева стойност  (2029) |
| Обходен път на гр. Габрово, включително тунел под връх Шипка | 0 | 10,5 км |
| АМ „Русе — Велико Търново“ | 133 км |
| ОБЩО | 0 | 143,5 |

\* 7 км се очаква да бъдат построени през 2026 г., т.е. от общата целева стойност — 143,5 км. Предложената стойност за 2026 г. се определя въз основа на прогнозни графици за изпълнението на отделните проекти.

Проектите, попадащи в обхвата на приоритета, са сложни проекти с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Като се има предвид взаимовръзката между проектите за ИТС и проектите за тунел „Шипка „и път „Русе — Велико Търново“, проектите за внедряване на ИТС се планира да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и процедури. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече възникналото закъснение в изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определят допълнителни етапни цели за общия индикатор заизпълнение108, които биха могли да бъдат постигнати.

***Определение*** — представлява общата дължина на пътищата със системи за управление на движението, внедрени по проекти в рамките на ПTC. Предварителната единична цена е около 200 000 EUR на километър, така че общата предварителна сума е около 28 700 000 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Метод на изчисление*** — изчислен чрез сумиране на дължината на пътищата със системи за управление на движението, внедрени по проекти в обхвата на ПTC.

***Допускания:***

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществените поръчки за избор на изпълнител; получаването на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

**RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение** — определената за програмата цел от **240 км** е изчислена въз основа на планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS, които са извън обхвата на планираните проекти за железопътна инфраструктура по приоритет 1:

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност  (2029) |
| Костенец — Септември | 28 км |
| Радомир — Кулата | 161 км |
| Елин Пелин — Костенец | 51 км |
| ОБЩО: | 240 км |

Проектите, попадащи в обхвата на приоритета, са изрично определени сложни проекти с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Като се има предвид взаимовръзката между проектите за ERTMS и проектите за модернизация на железопътните линии и актуалното състояние, проектите за ERTMS се планира да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и процедури. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече възникналото закъснение в изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определят допълнителни етапни цели за общия индикатор заизпълнение109, които биха могли да бъдат постигнати.

***Определение*** — представлява общата дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с ERTMS за проекти в обхвата на ПTC. Предварителната единична цена е около 541 667 EUR на километър, така че общата предварителна сума е около 130 000 000 EUR. Допълнителни финансови ресурси ще бъдат осигурени от държавния бюджет и/или чрез заети средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на дължината на функциониращите участъци от TEN-T, оборудвани с ERTMS за проекти в обхвата на ПTC.

***Допускания:***

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаването на строителни разрешения.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

*Индикатор: Дължина на пътищата с реализирани мерки за пътна безопасност по ПTC*

Определената за програмата цел от **11,4 км** се изчислява кумулативно въз основа на дължината на планираните пътни участъци, за които се предвижда прилагане на мерки за пътна безопасност в рамките на ПТС.

|  |
| --- |
| Участъци |
| Национален път I-5 в участъка от км 89 + 000 до км 97 + 000; |
| — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Велико Търново на км 59 + 103 с национален път I-3 Бяла — Плевен; |
| — Кръстопът на път I-5 „Дряново – Габрово“ с път III-5004 „/Дряново - Габрово/-Рязковци-/Габрово/—/I-5/“ на км 142 + 599/дясно/; |
| Национален път I-5 в участъка от км 222 + 000 до км 222 + 600; |
| — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Стара Загора на км 183 + 774 с национален път III-5601 Шипка — Дунавци и общински път до село Шипка; |
| Национален път I-1 (E-79) — участък№ 1 от км 42 + 600 до км 42 + 900;участък № 2 от км 52 + 600 до км 53 + 100; участък № 3 откм 57 + 400 до км 57 + 700; |
| Национален път II-55 — участъкот км 17 + 700 до км 18 + 100; участъкот км 31 + 000 до км 31 + 800; участък откм 33 + 900 до км 34 + 100. |
| ОБЩО: 11,4 км |

***Определение*** — представлява общата дължина на пътищата по TEN-T с предвидени мерки за пътна безопасност в обхвата на ПTC.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на дължините на пътните участъци от TEN-T с предвидени мерки за пътна безопасност в обхвата на ПTC. Предварителната единична цена на километър е около 1 547 988 EUR, така че общата предварителна сума е около 17 647 063 EUR. Налични са средства в бюджета на ПTC. Разходите се определят въз основа на финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Допускания:***

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатор: Брой проекти в изпълнение

***Определение***— Представлява общият брой проекти в обхвата на ПТС, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

***Метод на изчисление*** — Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на броя на проектите, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Брой проекти в изпълнение | 2024 | 2029 |
| Проект за железопътни гари и спирки по железопътната линия София — Перник — Радомир по проекти в обхвата на ПТС | 0 | 1 |
| Договор за проект/строителство на ERTMS Елин Пелин — Костенец — Септември | 0 | 1 |
| Договор за проект/строителство на ERTMS Радомир — Кулата | 0 | 1 |
| Договор за проект/строителство за мерки за пътна безопасност | 0 | 1 |
| Договор за проект/строителство за внедряване на ИТС | 0 | 1 |
| Общо | 0 | 5 |

*Планира се всички проекти да бъдат завършени до края на 2029 г.*

Планира се всички договори за строителство да бъдат подписани, изпълнени и завършени до края на 2029 г.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, както и техническите и екологичните критерии за строителните работи.

— Техническата спецификация (приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга определя инструкциите и съдържа технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителната подготовка на проектите ускорява процесите.

**Индикатор: Дял на реконструираните интермодални жп гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски участък София-Перник-Радомир** — базовата стойност от 7,14% и целевата стойност от 57,14%, определена по програмата, се изчисляват по следния метод въз основа на планираните дейности по ПТС (7 железопътни гари в участъка София-Перник-Радомир): Общ брой железопътни гари между София и Радомир: 14. Брой реконструирани интермодални станции съгласно ЦП 3 от ОПТ: 1 в София — Дял: 1/14 \* 100 = 7,14% — базова стойност. Брой интермодални гари по протежение на коридора Ориент/Източно Средиземноморие (участък София-Перник — Радомир), които ще бъдат реконструирани в съответствие с ЦП 3 от ПТС: 7 — дял: (7 + 1)/14 \* 100 = 57,14% — целева стойност.

***Определение:*** Представлява относителният дял с натрупване (изразен в проценти) на реконструираните интермодални железопътни гари по протежение на коридора OИС — участък София-Перник-Радомир спрямо общия брой гари в участъка

***Метод на изчисление:*** Изчислява се чрез добавяне към базовата стойност на индикатора за 2020 г. на съотношението между броя на реконструираните железопътни гари по протежение на коридора OИС — участък София-Перник-Радомир по проекти в обхвата на ПTC и общия брой гари в посоката.

*Допускания:*

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществените поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатор: Минимален брой отстранени black spots по програмата

Целта от 11 процентни пункта, определена за програмата, се изчислява кумулативно въз основа на броя на минималните black spots /критични участъци/, планирани да бъдат премахнати с мерки за пътна безопасност в рамките на ПTC.

|  |  |
| --- | --- |
| Участъци | Брой |
| Национален път I-5 в участъка от км 89 + 000 до км 97 + 000; | 1 бр. |
| — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Велико Търново на км 59 + 103 с национален път I-3 Бяла — Плевен; | 1 бр. |
| — Кръстопът на път I-5 „Дряново – Габрово“ с път III-5004 „/Дряново-Габрово/-Рязковци-/Габрово/—/I-5/“ на км 142 + 599/дясно/; | 1 бр. |
| Национален път I-5 в участъка от км 222 + 000 до км 222 + 600; | 1 бр. |
| — Кръстопът на национален път I-5 Русе — Стара Загора на км 183 + 774 с национален път III-5601 Шипка — Дунавци и общински път до село Шипка; | 1 бр. |
| Национален път I-1 (E-79) — участък№ 1 от км 42 + 600 до км 42 + 900;участък № 2 от км 52 + 600 до км 53 + 100; участък № 3 откм 57 + 400 до км 57 + 700; | 3 бр. |
| Национален път II-55 — участък от км 17 + 700 до км 18 + 100; участъкот км 31 + 000 до км 31 + 800; участък откм 33 + 900 до км 34 + 100. | 3 бр. |
| ОБЩО: | 11 бр. |

***Определение*** — представлява общият минимален брой black spots, които се предвижда да бъдат премахнати с предприетите мерки за пътна безопасност в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на броя black spots, за които се предвижда да бъдат изпълнени мерки за пътна безопасност в обхвата на ПТС.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатор: Степен на внедряване на ERTMS по основната TEN-T мрежа на територията на страната

Определената за програмата цел от 50,16% е изчислена въз основа на планираните проекти за внедряване на ERTMS и ETCS, които са извън обхвата на планираните проекти за железопътна инфраструктура по приоритет 1:

|  |  |
| --- | --- |
| Карта на | Целева стойност  (2029) |
| Костенец — Септември | 28 км |
| Радомир — Кулата | 161 км |
| Елин Пелин — Костенец | 51 км |
| ОБЩО: | 240 км |

***Определение*** — отразява относителния дял, изразен като процент (кумулативно) между дължината на железопътните линии, оборудвани с ERTMS, по основната трансевропейска транспортна мрежа и общата ѝ дължина в страната.

***Метод на изчисление*** — Изчислен чрез добавяне към базовата стойност за 2020 г. на съотношението между сумата на дължините на линиите, оборудвани с ERTMS, за проекти в обхвата на ПТС и общата дължина на основната мрежа TEN-T.

Прогноза за внедряването на ERTMS в основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2021 | 2026 | 2029 |
| 12,47% | 33,49% | 50,16% |

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

**ЕФРР**

**Индикатор: Брой развити жп възли —** определените в програмата: **3 бр.** посочват планираните за реконструиране железопътни възли както следва:

|  |  |
| --- | --- |
| Карта на | Целева стойност (2029) |
| жп възел Горна Оряховица  жп възел Русе  жп възел Варна | 1 бр.  1 бр.  1 бр. |
| ОБЩО: | 3 бр. |

***Определение*** — представлява общият брой железопътни възли, предвидени за изпълнение в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на броя железопътни възли, предвидени за изпълнение в обхвата на ПТС. Предварителният единичен разход е около 60 000 000 EUR, така че общите предварителни разходи са около 180 000 000 EUR. Налични са средства в бюджета на ПТС. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

**Индикатор: Брой пристанища, получили подкрепа —** 3-те пристанища, планирани по програмата, които ще получат подкрепа, се отнасят до следните проекти:

|  |  |
| --- | --- |
| Проекти | Целева стойност  (2029) |
| пристанище Лом | 1 бр. |
| пристанище Варна | 1 бр. |
| терминал Русе-Запад | 1 бр. |
| ОБЩО: | 3 бр. |

***Определение*** — представлява общият брой на пристанищата, предвидени в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на броя на пристанищата, предвидени в обхвата на ПТС. Предварителният единичен разход е около 20 000 000 EUR, така че общите предварителни разходи са около 60 000 000 EUR. Налични са средства в бюджета на ПТС. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: административно възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

**Индикатор: Доставени многофункционални плавателни съдове** — определената целева стойност от 2 броя плавателни съдове е свързана с планираното от ИАППД закупуване на маркиращ кораб и самоходна смукателна драга, които ще се използват за поддържане на водния път и бреговата и плаваща сигнализация за безопасност на корабоплаването в българския участък на река Дунав.

|  |  |
| --- | --- |
| Доставени многофункционални плавателени съдове | Целева стойност  (2029) |
| маркиращ кораб | 1 бр. |
| самоходна смукателна драга | 1 бр. |
| ОБЩО: | 2 бр. |

***Определение*** — представлява общият брой на предвидените многофункционални плавателни съдове в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на броя многофункционални плавателни съдове, които се предвижда да бъдат доставени в рамките на ПТС. Предварителният единичен разход е около 7 000 000 EUR, така че общите предварителни разходи са около 14 000 000 EUR. Налични са средства в бюджета на ПТС. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация, като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: административно възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител; наличност на необходимите материали.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности за изграждане на многофункционалните плавателни съдове, техническите критерии и др.

***RCO 59 Инфраструктура за алтернативни горива /пунктове за зареждане/*** — зададената стойност от 164 пункта е получена като кумулативна стойност от планираните алтернативни зарядни точки: 160 пункта за първокласната пътна мрежа /„основната“ и „широкообхватната“ TEN-T/ и 4 пункта за българските пристанища за обществен транспорт /морски и вътрешни водни пътища/ за „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T.

* Зададената стойност от 160 пункта за първокласната пътна мрежа е индикативна, тъй като трябва да се извършат проучвания относно изграждането на инфраструктури за алтернативни горива. Понастоящем 160 пункта се определят въз основа на приета индикативна стойност за изграждането на зарядна станция от приблизително 244 000 EUR.
* Зададената стойност от 4 пункта за българските пристанища за обществен транспорт /морски транспорт и вътрешни водни пътища/ се определя въз основа на предварителни проучвания, изготвени в рамките на проекта EALING — Водеща европейска дейност за брегово електрозахранване на корабите в пристанищата. Целта на бенефициента ДППИ е да осигури постигането на 4 точки с изградена инфраструктура за брегово електрозахранване — това са корабните котвени стоянки за контейнеровози, по 1 пункт във Варна и 3 в Бургас. Те следва да бъдат изградени до 2024 г., поради което етапът за 2024 г. е определен на 4 бр.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Инфраструктура за алтернативни горива /пунктове за зареждане/ | Ключов етап  (2024) бр. | Целева стойност  (2029) бр. |
| пунктове за зареждане с гориво/зарядни точки на пътя TEN-T | 0 | 160 |
| пунктове за зареждане с гориво/зарядни точки в пристанищата на TEN-T | 4 | 4 |
| ОБЩО: | 4 | 164 |

Разходите се определят въз основа на финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

***Определение*** — представлява общият брой на предвидената инфраструктура за алтернативни горива/точки за зареждане с гориво/зарядни точки в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — индикаторът се изчислява чрез сумиране на броя на предвидената инфраструктура за алтернативни горива/точки за зареждане с гориво/зарядни точки по ПТС. Единичните разходи са определени /вж. горепосоченото/. Налични са средства в бюджета на ПТС.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; наличност на необходимите материали.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности за изграждане на многофункционалните плавателни съдове, техническите критерии и др.

Индикатор: Брой проекти в изпълнение

**Определение** — Представлява общия брой проекти в обхвата на ПТС, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

**Метод на изчисление** — Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на броя на проектите, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Брой проекти в изпълнение | 2024 | 2029 |
| Развитие на железопътните възли (3 бр.):  Жп възел Горна Оряховица  Жп възел Русе  Жп възел Варна | 0 | 3 |
| Доставени многофункционални плавателни съдове (2 бр.):  — маркиращ кораб  — самоходна смукателна драга | 1 | 1 |
| Изграждане на пристанищни съоръжения в терминал Русе-Запад (2 бр.):  — кейово съоръжение на територията на терминал Русе-Запад  — съоръжения за борба с наводненията на терминал Русе-Запад | 0 | 2 |
| Предотвратяване на наводнения на терминала на град Лом и на гр. Лом чрез реконструкция на Източния кей (1) | 1 | 1 |
| Развитие и разширяване на пристанището на Лом с цел създаване на условия за изграждането на мултимодален терминал (1) | 0 | 1 |
| Повишаване на капацитета, сигурността и ефективността на пристанище Варна за мултимодални операции чрез осигуряване на нов кей, разширяване и модернизиране на пристанищната инфраструктура | 0 | 1 |
| Инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата/TEN-T/ | 1 | 1 |
| Инфраструктура за алтернативни горива по пътищата/TEN-T/ | 0 | 1 |
| Общо | 3 | 11 |

Три проекта ще бъдат в процес на изпълнение през 2024 г. Планира се всички проекти да бъдат завършени до края на 2029 г.

До края на 2024 г. ще бъдат стартирани три договора за строителство. Планира се всички договори за строителство да бъдат подписани, изпълнени и завършени до края на 2029 г.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

***Предприети стъпки:***

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, както и техническите и екологичните критерии за строителните работи.

— Техническата спецификация (като приложение към документите за процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга определя инструкциите и съдържа технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителната подготовка на проектите ускорява процесите по тяхното изпълнение в хода на програмата.

***Индикатор: Дял на реконструираните интермодални жп възли по TEN-T мрежата*** — базовата стойност от 0% и целевата стойност от 43%, определени от програмата, се изчисляват въз основа на планираните дейности по ПТС (железопътни възли близо до Горна Оряховица, Русе и Варна): общ брой железопътни възли по мрежата TEN-T: 7 ; брой реконструирани интермодални единици съгласно ЦП 3 от ОПТ: 0 — дял: 0/7 \* 100 = 0% — базова стойност; Брой интермодални възли в съответствие с TEN-T, които ще бъдат реконструирани в съответствие с ЦП 3 от ПТС: 3 — дял: 3/7 \* 100 = 42,85% — целева стойност.

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност  (2029) |
| Изграждане на жп възел Горна Оряховица | 1 |
| Изграждане на жп възел Русе | 1 |
| Изграждане на жп възел Варна | 1 |
| ОБЩО: | 3 |

***Определение:*** отразява относителния дял, изразен като процент от реконструираните интермодални железопътни възли по мрежата TEN-T, в сравнение с общия брой на жп вълзите по TEN-T.

***Метод на изчисление***: изчислен като съотношение между броя на реконструираните интермодални железопътни възли по мрежата TEN-T спрямо общия им брой.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществените поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатор: Брой ползватели на новоизградена/модернизирана пристанищна инфраструктура

Базова стойност: 2 730 за 2021 г. / Целева стойност за 2029 г. - 3 003

Целевата стойност на индикатора се определя въз основа на посещенията на корабите в речните пристанища Лом, Русе-Запад и Русе-Изток, както и в морското пристанище Варна-Запад.

2020:

* Пристанище Лом — 766 посещения на кораби;
* Пристанище Русе-Запад — 157 посещения на кораби;
* Пристанище Русе-Изток — 538 посещения на кораби;
* Пристанище Варна-Запад — 732 посещения на кораби.

2021:

* Пристанище Лом — 492 посещения на кораби;
* Пристанище Русе-Запад — 419 посещения на кораби;
* Пристанище Русе-Изток — 1034 посещения на кораби;
* Пристанище Варна-Запад — 785 посещения на кораби.

Както може да се види от статистическите данни за 2020 г. и 2021 г., се наблюдава увеличение с 24% на посещенията на кораби или с 537 повече. Данните за последните две години отразяват голямото нарастване на броя на посещенията на кораби през 2021 г. поради силно ограничените възможности за движение на стоки и хора през 2020 г. Високият процент не може да се разглежда като основа за дългосрочна прогноза предвид извънредната пандемична ситуация. В тази връзка считаме, че след изпълнението на планираните проекти годишните посещения на кораби ще се увеличават с 10% за периода 2021—2029 г. Предвид настоящата геополитическа реалност (COVID-19 и войната в Украйна), които оказват отрицателно въздействие върху световната икономика, се предвиждат най-малко 273 нови допълнителни посещения на кораби в реката и 1 за морското пристанище.

Допускания:

Индикаторът се определя въз основа на допускането, че броят на посещенията на кораби годишно се увеличава с 10% за периода 2021—2029 г.

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са:

разширяване на отрицателните последици от икономическата, геополитическата и пандемичната криза;

административни фактори, провеждането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатор: Брой ползватели на година на пунктовете за зареждане по българските пристанища за обществен транспорт

Целевата стойност на индикатора за българските пристанища за обществен транспорт /морски и вътрешни водни пътища/ е определена на **30 посещения през 2029 г.** въз основа на посещенията на контейнеровози в морските пристанища Бургас и Варна за 2020 г. и 2021 г. За 2020 г.: пристанище Бургас — 201 посещения на контейнеровозите; Пристанище Варна — 118 посещения на контейнеровози. За 2021 г.: пристанище Бургас — 200 посещения на контейнеровози; пристанище Варна — 113 посещения на контейнеровози. След като всяка година се сумират посещенията на контейнеровозите от двете морски пристанища, 10% = 30 посещения (приблизителен брой) се определят като минималния брой контейнеровози, които ще бъдат натоварени след изграждането на крайбрежната електрозахранваща инфраструктура.

Целевата стойност на индикатора за **пътищата за 2029 г. е определена на 4 203**. Индикаторът се определя с допускането за ръст от 10% (за периода 2022—2029 г.) на електромобилите, които ще имат възможност да използват новоизградената инфраструктура. Понастоящем регистрираните електромобили в страната, които ще имат възможност да използват новоизградената инфраструктура за зареждане по TEN-T, са 3 821 /всички автомобила/автобуси с електродвигатели по данни от 2022/.

Допускания:

Индикаторът се определя с допускането за растеж от 10% за периода 2022—2029 г.

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са:

разширяване на отрицателните последици от икономическата, геополитическата и пандемичната криза, отразяващи високите цени, инфлацията и др.;

административни фактори, провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на разрешения за строеж; свързване с електроразпределителните дружества.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

Обосновка:

Индикаторите се подбират така, че да отразяват в максимална степен изпълнението на целите, а именно — нарастването на интермодалния транспорт, което води до създаването на необходимия физически капацитет в ключови инфраструктурни възли, подобряване на безопасността на движението, опазване на околната среда и адаптиране към изменението на климата.

Предложените индикатори съответстват на политиката, тъй като ще отразяват напредъка в изпълнението на дългосрочната стратегия, изложена в:

— Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност;

„Бяла книга относно пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;

„Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (Регламент (ЕС) № 1315/2013);

„Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.“;

Анализ на социално-икономическото развитие на България за периода 2007—2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021—2027 г.;

„Национална концепция за териториално развитие 2013—2025 г.“;

Национална програма за развитие: България 2030;

Национална стратегия за адаптиране към изменението на климата;

Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България за периода 2021—2030 г.

— Работни планове за коридорите.

Връзка към анализа на нуждите:

— Подобряване на интермодалността, безопасността на движението, опазването на околната среда, смекчаването на последиците от изменението на климата и адаптирането към него.

***Събиране на данни*** — официални източници на статистическа информация и данни, събирани от бенефициентите — публични органи и субекти.

***Методиката*** е в съответствие с изискванията на член 17 от Регламент (ЕС) 2021/1060 и включва:

„... А) критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) фактори, които могат да повлияят на постигането на междинните и крайните цели и как те са били взети предвид.“

Поради това предложените индикатори отговарят на изискванията за събиране на подходящи, надеждни и навременни данни.

1.5.4 Интервенционна логика по приоритет 4 интермодалност в градските райони

| Тематична цел: Цел на политиката (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и приспособяване към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“  Специфична цел: Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии  Очаквани резултати Изградени железопътни връзки с летища в градските райони.  Очаквани резултати: 1. Насърчаване на мултимодалността и екологосъобразната мобилност в градските райони;   1. Увеличен дял на транспорта с обществен транспорт; 2. Увеличени интермодални връзки с ОИС коридор. | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Индикативни допустими действия/интервенции | Приоритетни проекти | Индикатори за продуктивност | Индикатори за резултати/резултати |
| Изграждане на железопътни връзки с летища в градските райони и мерки за техническа помощ за подготовка/приключване на подготовката на проекти | * изграждане на железопътна връзка с летище Бургас; * изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив; | RCO 54 — Нови или модернизирани интермодални връзки  Брой проекти в изпълнение | 13 — Дял на изградените интермодални жп връзки с летища по коридор Ориент/ Източно средиземноморски  Брой жители, ползващи новоизградената инфраструктура |

Индикаторите за изпълнение и за резултат са избрани така, че да отразяват степента на постигане на планираните операции.

ДОПУСКАНИЯ:

Индикаторите за изпълнение и резултат се определят въз основа на допускането, че следните проекти ще бъдат успешно завършени:

* изграждане на железопътна връзка с летище Бургас;
* изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив;

Предварителните оценки/изчисления са направени в съответната проектна документация /показват, че стойността на проектите надвишава приоритетния бюджет/. Единичните разходи се определят за индикатора за изпълнение. Необходимите допълнителни средства ще бъдат предоставени за сметка на държавния бюджет и/или чрез заемни средства. Точната стойност на проектите и точният размер на средствата, необходими за тяхното изпълнение, ще бъдат определени едва след провеждане на всички процедури за възлагане на обществени поръчки и подписване на договори с избрани изпълнители.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ/НАЛИЧНА ДОКУМЕНТАЦИЯ:

Индикаторите за изпълнение и за резултат се определят въз основа на следното:

* проучване на възможността да бъдат осъществени;
* предварителни дизайни;
* Доклади за ОВОС;
* АРП, включително финансов анализ.

ФАКТОРИ, КОИТО МОГАТ ДА ПОВЛИЯЯТ НА ПОСТИГАНЕТО НА КЛЮЧОВИТЕ ЕТАПИ И ЦЕЛИТЕ:

* забавяне на одобрението на ПТС;
* забавяне в подготовката и стартирането на проектите;
* забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки;
* забавяне на процедурите за придобиване на земя;
* инфлация и нарастване на цените на материалите;
* забавяне и нередовни доставки на материали.

ПРЕДПРИЕТИ СТЪПКИ:

Горепосочените фактори са взети предвид в процеса на инвестиционно планиране. За предварителния подбор на проектите е приложен критерият за по-висока степен на зрялост. Потенциалният бенефициент е бил инструктиран, че сроковете за изпълнение на проектите следва да отчитат потенциалните рискове, свързани с помирителната процедура и процедурите за възлагане на обществени поръчки. Трудно е да се прогнозира точно темпът на инфлация и да се предприемат подходящи мерки на програмно равнище. Ако е необходимо, бенефициентът следва да осигури допълнителни средства. Потенциалният източник на финансиране е държавният бюджет, тъй като бенефициентът е публичен орган. Други възможни източници са МФИ и заеми.

За да се сведат до минимум рисковете за успешното усвояване на средствата, е целесъобразно да има по-голям брой проекти, допустими за финансиране по програмата.

МЕТОД НА ИЗЧИСЛЯВАНЕ:

**RCO 54 — Интермодални връзки — нови или модернизирани** — 2-те интермодални връзки — нови или модернизирани — определени за програмата, се отнасят за следните проекти:

|  |  |
| --- | --- |
| Проект | Целева стойност (2029) |
| връзка с летище Бургас | 1 бр. |
| връзка с летище Пловдив | 1 бр. |
| ОБЩО: | 2 бр. |

Проектите, попадащи в обхвата на приоритета, са изрично определени за широкомащабни и сложни проекти с дългосрочна времева рамка за изпълнение на проектните дейности. Планира се проектите да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният проектен цикъл за транспортните проекти от такъв вид и сложност изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и да бъдат завършени процедурите по отчуждаване на земя. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече възникналото закъснение в изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определи допълнителна междинна цел за общия индикатор за изпълнение RCO 54, която би могла да бъде постигната.

***Определение*** — отразява общия брой новоизградени интермодални връзки по проекти в обхвата на ПТС.

***Метод на изчисление*** — изчислен чрез сумиране на броя на новоизградените интермодални връзки по проекти в обхвата на ПТС. Предварителният единичен разход е около 50 000 000 EUR, така че общите предварителни разходи са около 100 000 000 EUR. Ще бъдат осигурени допълнителни средства. Разходите се определят въз основа на наличната проектна документация /вж. горепосочените източници на информация и наличната документация/ като се имат предвид финансовите параметри на вече изпълнените подобни проекти, инфлацията и отрицателните последици от кризата с COVID и войната в Украйна.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществените поръчки за избор на изпълнител; получаването на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от документацията за обществената поръчка, като се определят целта и обхватът на дейностите по проектиране и строителство, техническите и екологичните критерии за строителните работи и т.н.

Индикатори: Брой проекти в изпълнение

***Определение*** — Представлява общия брой проекти в обхвата на ПТС, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

***Метод на изчисление*** — Стойността на индикатора се получава чрез сумиране на броя на проектите, за които към отчетната дата е възложен поне един договор за изпълнение на основните дейности по проекта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Брой проекти в изпълнение | 2024 | 2029 |
| Проект в процес на изпълнение за железопътна връзка с летище Пловдив | 0 | 1 |
| Проект в процес на изпълнение за железопътната връзка с летище Бургас | 0 | 1 |
| Общо | 0 | 2 |

Планира се всички проекти да бъдат завършени до края на 2029 г.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: административно възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, както и техническите и екологичните критерии за строителните работи.

— Техническата спецификация (приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга определя инструкциите и съдържа технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителната подготовка на проектите ускорява процесите.

**Индикатор: Дял на изградените интермодални жп връзки с летища по коридор Ориент/ Източно средиземноморски** — базовата стойност от 33,33% и целевата стойност от 100%, определени по програмата, се изчисляват по следния начин въз основа на планираните дейности по ПТС (железопътни връзки с летищата в Бургас и Пловдив): Общ брой интермодални железопътни връзки с летища по протежение на коридора Ориент/Източно Средиземноморски: 3 бр. — в градовете София, Пловдив и Бургас. Брой на интермодалните връзки с летищата: 1 за град София — железопътна линия и метро — дял: 1/3 \* 100 = 33,3% — базова стойност. Брой интермодални железопътни връзки с летища, които ще бъдат изградени по ЦП 3 от ПТУ: 2 — дял с натрупване: 3/3 \* 100 = 100% — целева стойност.

***Определение*** *-* отразява относителния дял, изразен като процент от натрупването на интермодални железопътни линии. Връзките с летища по протежение на ОИС коридор спрямо общия брой на връзките с летищата.

***Метод на изчисление*** **-**Изчислен чрез добавяне към базовата стойност на индикатора за 2020 г. на съотношението между броя на изградените интермодални железопътни връзки с летища по протежение на ОИС коридор за в обхвата на ПТС към общия брой интермодални железопътни връзки с летища по ОИС коридора.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагането на обществени поръчки за избор на изпълнител; получаване на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, както и техническите и екологичните критерии за строителните работи.

— Техническата спецификация (приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга определя инструкциите и съдържа технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителната подготовка на проектите ускорява процесите по тяхното изпълнение в хода на програмата.

***Индикатор:*** ***Брой жители, ползващи се от новоизградената инфраструктура***

**Определение:** Представлява общият брой жители на области Пловдив и Бургас, които се считат за потенциални ползватели на новоизградената инфраструктура

**Метод на изчисление:** Изчислени като сбор от оценените стойности на броя жители на области Пловдив и Бургас за 2030 г. Източник: НСИ.

Индикаторът отчита броя на жителите на области Пловдив и Бургас, които са потенциални ползватели на новоизградената инфраструктура въз основа на данни на НСИ по избран вариант I (в случай на сближаване). Този вариант е определен като реалистичен по отношение на демографското и социално-икономическото развитие на държавите членки и е в съответствие с регламентите на ЕС.

По данни на НСИ прогнозата за броя на жителите по области за 2020 г. е, както следва: Пловдивска област — 663 500 ; Област Бургас — 408 054.

По данни на НСИ прогнозата за броя на жителите по области за 2030 г. е, както следва: Пловдивска област — 639 331; Област Бургас — 391 217.

Допускания:

Индикаторът се определя в съответствие с изготвените прогнозни графици за изпълнение на дейностите по подготовката и изпълнението на проектите.

Основните фактори (рискове), които могат да засегнат прилагането на индикатора, са: възлагане на обществените поръчки за избор на изпълнител; получаването на строителни разрешения.

Предприети стъпки:

Определяне на всички необходими процедури и разрешителни; определяне на условията и необходимата организация за провеждане на необходимите процедури; назначаване на лице (а), отговарящо (и) за координацията и координацията със съответните институции; своевременно предоставяне на пълна информация на съответните институции; организиране на семинари и включване на допълнителен персонал, ако е необходимо.

— Изискванията на възлагащия орган се изготвят като част от тръжната документация, като се определят целта и обхватът на проектантските и строителните дейности, както и техническите и екологичните критерии за строителните работи.

— Техническата спецификация (приложение към процедурата за възлагане на обществена поръчка) за изпълнение на проектантската и строителната услуга определя инструкциите и съдържа технически изисквания и условия за материалите и строежите. Предварителната подготовка на проектите ускорява процесите по тяхното изпълнение в хода на програмата.

Обосновка:

Индикаторите се подбират по начин, който отразява в максимална степен изпълнението на поставената конкретна цел, а именно — подобряване на мултимодалността в градските райони и насърчаване на екологосъобразната мобилност, като се повишава ефективността на използването на транспортната инфраструктура и се постигат очакваните резултати.

Индикаторите съответстват на политиката, тъй като ще отразяват напредъка в изпълнението на дългосрочната стратегия, изложена в:

— Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност;

„Бяла книга относно пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;

„Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (Регламент (ЕС) № 1315/2013);

„Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.“;

Анализ на социално-икономическото развитие на България за периода 2007—2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021—2027 г.;

„Национална концепция за териториално развитие 2013—2025 г.“;

Национална програма за развитие: България 2030;

Стратегия за прилагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост на конвенционалната железопътна система в Република България 2013—2030 г. — съдържа стратегии за отделните подсистеми и обща стратегия;

Стратегия за внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) в Република България и Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS);

— Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020—2030 г.);

Национална стратегия за адаптиране към изменението на климата;

Интегриран план в областта наенергетиката и климата на Република България за периода 2021—2030 г.

— Работни планове за коридорите.

— Планове за градска мобилност.

Връзка към анализа на нуждите:

— Подобряване на интермодалността, опазването на околната среда, смекчаването на последиците от изменението на климата и адаптирането към него.

***Събиране на*** данни — официални източници на статистическа информация и данни, събрани от бенефициента.

***Методиката*** е в съответствие с изискванията на член 17 от Регламент (ЕС) 2021/1060 и включва:

„... А) критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикатори;

б) използваните данни или доказателства, осигуряването на качеството на данните и метода на изчисление;

в) фактори, които могат да повлияят на постигането на междинните и крайните цели и как те са били взети предвид.“

* + 1. Интервенционна логика по приоритет 5

Техническа помощ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Планирани крайни продукти: 1. Предприети мерки за укрепване на административния капацитет  2. Предприети мерки за информация и публичност  3. Изготвени стратегически и програмни документи  4. Осигуряване на адекватно равнище на административна услуга и логистика при изпълнението на ПТС  Очаквани резултати: 1. Укрепва и подобрява капацитета на УО и бенефициентите  2. Осигурена външна експертиза, необходима за разработването на стратегически и програмни документи/планове/наръчници; технически изследвания и бази данни; независими анализи и оценки и други съответни дейности;  3. Предоставя информация и публичност на ПТС и я популяризира сред широката общественост; | | |
| Индикативни допустими действия/интервенции | Индикатори за изпълнение | Индикатори за резултат |
| Приоритетът ще осигури подкрепа за изпълнението на следните дейности:   * извършване на специализирани дейности и подготовка на проучвания, анализи, и оценки във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г., приключването на ОПТТИ 2014-2020 г., както и подпомагане на подготовката на програмата за периода 2028-2034 г.; * изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г. и приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.; провеждане на социологически проучвания * обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите в Управляващия орган, в съответствие с регламентите на ЕС и разработените национални правила; * осигуряване на средства за настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по ПТС при пътувания в страната и чужбина, във връзка с дейностите по програмата; * подготовка, организиране и провеждане на специализирани обучения /включително за Натура 2000, Защитените територии, принципа за „не нанасяне на значителни вреди“ и политиките, законодателството и добрите практики в областта на околната среда/, семинари, конференции и работни срещи на служителите в Управляващия орган, бенефициентите, представителите на социалните партньори и организации на гражданското общество, участващи в състава на Комитета за наблюдение на ПТС, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители и обучителни курсове , подготовка и копиране на материали, писмен и устен превод, както и кетъринг; * постепенно изграждане на бази данни, разработване на програма за укрепване на устойчивостта на транспортната мрежа на екстремни климатични събития и актуализиране на насоките за проектиране; оценка на нуждите от обучение и изпълнение на програми за обучение в областта на климатичните промени и мерките за адаптиране към изменението на климата, в съответствие с препоръките на Национална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие; * оптимизация на правила и процедури за намаляване на административната тежест за бенефициентите; * подобряване на материално-техническата база, включително и наем, лизинг, покупка и/или застраховане на оборудване, необходимо на служителите на УО и на бенефициентите да извършват дейностите си по ПТС; * организация на дейността на Комитета за наблюдение на ПТС, на заседанията на под-комитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени (включително административни и логистични разходи), както и провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на ОПТТИ 2014-2020; * осигуряване на специализирана външна експертиза и помощ от международни финансови институции в специфични области като разработване на секторни политики, подкрепа в управлението на проекти и др; * разработване на методика за управление на дейностите по републиканските пътища (обследване, анализ, планиране); * „Укрепване на капацитета за предотвратяване, на откриване, докладване и проследяване на нередности и измами, засягащи фондовете, включително чрез: * - докладване в IMS за всяка открита нередност или измама, когато това се дължи съгласно приложимите изисквания за докладване, включително тези, произтичащи от случаи / препоръки на OLAF, и редовно актуализиране на всички IMS уведомления; * - разработване на политика или изявление за борба с измамите и годишни планове на програмно ниво, в съответствие с Националната стратегия за борба с измамите (NAFS), т.е. Националната стратегия за предотвратяване и борба с нередностите и измамите, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз * - за периода 2021 - 2027 г. (NAFS,), приет с Решение 833 от 12 ноември 2020 г. на Министерския съвет, и годишните планове за неговото изпълнение; * пълноценно използване на наличните инструменти за извличане на данни, като Arachne. " * подготовка и актуализация на стратегически и програмни документи в областта на транспорта, средносрочен преглед и актуализация на Интегрираната транспортна стратегия на Република България, актуализация на транспортния модел и др. в съответствие с новите тенденции в европейската и националната политики и съобразно препоръки на ЕК, включително план за мониторинг на околната среда за изпълнението на ПТС 2021-2027 и наръчник за подготовка и изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда при реализацията на инфраструктурните проекти по ПТС 2021-2027; разработване на планове за действие съгласно Регламент (ЕС) 1143/2014, относно предотвратяването и управлението на въвеждането и разпространението на инвазивни чужди видове, основани на предварителен анализ, на основните пътища на навлизане и транспорт /въвеждане и разпространение/ на случайно попаднали чужди видове - растения, гъби и животни, от значение за България и ЕС, напр. със: самолети, водоплавателни съдове, баластна вода, обраствания по корпуса на плавателни средства, МПС, влакове и др.; * подготовка на проучване за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в България, включително подготовка на схема за модернизация/развитие на терминали/пристанищни съоръжения в България; * подготовка на проучвания за развитието на комбинирания транспорт в България като: изследване на международни релации за комбиниран транспорт, разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища и др.; * разработване и прилагане на ефективни и пропорционални мерки и процедури за борба с измамите на УО и бенефициентите, при отчитане на идентифицираните рискове; * мерки за превенция, откриване и коригиране на нередности, включително конфликта на интереси и корупцията в УО и бенефициентите по ПТС; * осигуряване на подкрепа за подготовката на проекти в транспортния сектор; * провеждане на информационни кампании за популяризиране на инвестициите в транспорта и за повишаване на информираността за рисковите фактори, свързани с безопасността на движението по пътищата; * разработване на документи и мерки за подобряване на реда, изискванията, организацията, условията и начина на провеждане на обучението за придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на изпитите на кандидатите. | 4 — Разработена пътна карта за укрепване на административния капацитет във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г.  5 — Брой новини /актуализации на сайта на програмата  6 — Брой събития за програмата от всякакъв характер  7 — Брой публикации в социалните мрежи  8 — Брой участия в обучения на служителите в Управляващия орган  9 — Брой служители в Управляващия орган, чиито възнаграждения се финансират по приоритет 5  10 — Брой проведени проверки на място | Необходимо средно време за обработване на плащане към бенефициента, считано от деня на подаване на искането до деня на възстановяване на плащането  Средно време за оценка на проекта  Ниво на информираност на гражданите за политиките на ЕС |

***Обосновка:***

Индикаторите се подбират така, че да отразяват в максимална степен изпълнението на планираните дейности и очакваните крайни продукти и резултати.

1. РАМКА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПТС /Обобщение/

Рамката на изпълнението се състои от: индикатори за изпълнение и за резултат, свързани със специфичните цели, определени в регламентите за отделните фондове и избрани за съответната програма; етапни цели, които трябва да бъдат постигнати до края на 2024 г. за индикаторите за изпълнение и целевите стойности, които трябва да бъдат постигнати до края на 2029 г. за индикаторите за изпълнение и за резултат.

Междинните и крайните цели са определени във връзка с всяка специфична цел в рамките на програмата. Междинните цели и целевите стойности позволяват на Комисията и на държавите членки да измерват напредъка към постигането на специфичните цели. Те отговарят на изискванията, посочени в член 33, параграф 3 от Финансовия регламент.

Рамката за изпълнение на ПТС съдържа индикатори за изпълнение и резултат за всеки приоритет, установен в обхвата на програмата, за да бъдат постигнати съответните цели, определени за ПТС, а именно:

ЦП 3 „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ със специфична цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“

За постигането на тази цел стратегията на ПТС за периода 2021—2027 г. е съсредоточена върху следните приоритети:

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

2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки”;

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

ЦП 2 „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“

За постигането на тази цел стратегията на ПТС за периода 2021—2027 г. е съсредоточена върху следния приоритет:

— Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ допринася за осъществяването на ЦП 2.

Освен това приоритетът „Техническа помощ“ подкрепя изпълнението на програмата, като увеличава административния капацитет и публичната подкрепа.

Рамка на изпълнението по конкретна цел „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“

Приоритет 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ | | | | | | | | | |
| Вид на индикатора:  индикатор за изпълнение или резултат | Индикатор | Мерна единица | Финансиране | Категория на региона | Базова стойност | \* Етапна цел за 2024 г. | Крайна цел (2029) | Източник на данни | Обяснение за значението на индикатора, по целесъобразност |
| индикатор за изпълнение | 49 — Дължина на реконструираните или модернизирани железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа) | км | КФ | N/A | N/A | 40,00 | 140,30 | НКЖИ | Индикаторите са в пълно съответствие с приложимите стратегически документи, регламенти и изисквания и се отнасят до 100% от бюджета.  Методът на изчисление и съответните обосновки са представени в раздела относно интервенционната логика. |
| индикатор за изпълнение | 47 — Дължина на новите жп линии -TEN-T | км | КФ | N/A | N/A | 0,00 | 2,80 | НКЖИ |
| индикатор за изпълнение | Брой проекти в изпълнение | Брой | КФ | N/A | N/A | 2,00 | 6,00 | НКЖИ |
| индикатор за резултат | 59 — Товарни превози с железопътен транспорт | милиони тонкилометри | КФ | N/A | 4 526,00 | N/A | 4 707,00 | НКЖИ |

Рамка на изпълнението по конкретна цел „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“

Приоритет 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки”; | | | | | | | | | |
| Вид на индикаторa  индикатор за изпълнение или резултат | Индикатор | Мерна единица | Финансиране | Категория на региона | Базова стойност | \* Етапна цел за 2024 г. | Крайна цел (2029) | Източник на данни | Обяснение за значението на индикатора, по целесъобразност |
| индикатор за изпълнение | 43 — Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа) | км | КФ | N/A | N/A | 0 | 23,6 | АПИ | Индикаторите са в пълно съответствие с приложимите стратегически документи, регламенти и изисквания и се отнасят до 100% от бюджета.  Методът на изчисление и съответните обосновки са представени в раздела относно интервенционната логика. |
| индикатор за изпълнение | Брой проекти в изпълнение | Брой | КФ | N/A | N/A | 0 | 1 | АПИ |
| индикатор за резултат | 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища | брой | КФ | N/A | 0 | N/A | 217 118 143 | АПИ |
| индикатор за резултат | 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура | брой часове | КФ | N/A | 0 | N/A | 1 016 245 | АПИ |
| индикатор за изпълнение | 43 — Дължина на новите или усъвършенствани пътища - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа) | км | ЕФРР | Слабо развити | N/A | 0 | 143,5 | АПИ |
| индикатор за изпълнение | Брой проекти в изпълнение | Брой | ЕФРР | Слабо развити | N/A | 2 | 2 | АПИ |
| индикатор за резултат | 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища | брой | ЕФРР | Слабо развити | 0 | N/A | 2 187 910 902 | АПИ |
| индикатор за резултат | 56 — Спестено време вследствие на подобрената пътна инфраструктура | брой часове | ЕФРР | Слабо развити | 0 | N/A | 7 921 208,54 | АПИ |

Рамка на изпълнението по конкретна цел „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“

Приоритет 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **„Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“** | | | | | | | | | |
| Вид на индикатора  индикатор за изпълнение или резултат | Индикатор | Мерна единица; | Финансиране | Категория на региона | Базова стойност | \* Етапна цел за 2024 г. | Крайна цел (2029) | Източник на данни | Обяснение за значението на индикатора, по целесъобразност |
| индикатор за изпълнение | Брой развити жп възли | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | N/A | 0 | 3 | НКЖИ | Индикаторите са в пълно съответствие с приложимите стратегически документи, регламенти и изисквания и се отнасят до 100% от бюджета.  Методът на изчисление и съответните обосновки са представени в раздела относно интервенционната логика. |
| индикатор за изпълнение | Брой пристанища, получили подкрепа | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | N/A | 0 | 3 | ДППИ |
| индикатор за изпълнение | 59 Инфраструктура за алтернативни горива /пунктове за зареждане/ | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | N/A | 4 | 164 | RIA, BPIC |
| индикатор за изпълнение | Доставени мултифункционални плавателни съдове | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | N/A | 0 | 2 | ИАППД |
| индикатор за изпълнение | Брой проекти в изпълнение | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | N/A | 3 | 11 | УО |
| индикатор за резултат | Дял на реконструираните интермодални жп възли по TEN-T мрежата | % | ЕФРР | По-слабо развити | 0 | N/A | 42,85 | НКЖИ |
| индикатор за резултат | Брой ползватели на новоизградена/модернизирана пристанищна инфраструктура | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | 2730 | N/A | 3003 | ДППИ |
| индикатор за резултат | Брой ползватели на година на пунктовете за зареждане по българските пристанища за обществен транспорт | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | 0 | N/A | 30 | ДППИ |
| индикатор за резултат | Брой ползватели на година на новоизградените пунктовете за зареждане по РПМ | Брой | ЕФРР | По-слабо развити | 0 | N/A | 4203 | АПИ,  Министерство на вътрешните работи |
| индикатор за изпълнение | 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение | км | КФ | N/A | N/A | 0 | 240,00 | НКЖИ |
| индикатор за изпълнение | 53 — Нови или модернизирани железопътни гари и спирки | Брой | КФ | N/A | N/A | 0 | 11 | НКЖИ |
| индикатор за изпълнение | 108 — Дължина на пътищата с реализирани мерки за пътна безопасност по ПТС | км | КФ | N/A | N/A | 0 | 143,5 | АПИ |
| индикатор за изпълнението | Дължина на пътищата с нови или модернизирани системи за управление на трафика | км | КФ | N/A | N/A | 0 | 11,4 | АПИ |
| индикатор за изпълнението | Брой проекти в изпълнение | Брой | КФ | N/A | N/A | 0 | 5 | УО |
| индикатор за резултат | Дял на реконструираните интермодални жп гари по коридор Ориент/ Източно средиземноморски участък София-Перник-Радомир | % | КФ | N/A | 7,14 | N/A | 57,14 | НКЖИ |
| индикатор за резултат | Минимален брой отстранени black spots по програмата | Брой | КФ | N/A | 0 | N/A | 11 | АПИ |
| индикатор за резултат | Степен на внедряване на ERTMS по основната TEN-T мрежа на територията на страната, % | % | КФ | N/A | 12,47 | N/A | 50,16 | НКЖИ |  |

Рамка на изпълнението по конкретна цел „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“

Приоритет 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| „Интермодалност в градска среда“ | | | | | | | | | |
| Вид на индикатора | Индикатор | Мерна единица | Финансиране | Категория на региона | Базова стойност | \* Етапна цел за 2024 г. | Окончателна цел за 2029 г. | Източник на данни | Обяснение за значението на индикатора, по целесъобразност |
| индикатор за изпълнение | 54 — Интермодални връзки — нови или модернизирани | Брой | КФ | N/A | N/A | 0 | 2 | НКЖИ | Индикаторите са в пълно съответствие с приложимите стратегически документи, регламенти и изисквания и се отнасят до 100% от бюджета.  Методът на изчисление и съответните обосновки са представени в раздела относно интервенционната логика. |
| индикатор за изпълнение | Брой проекти в изпълнение | Брой | КФ | N/A | N/A | 0 | 2 | НКЖИ |
| индикатор за резултат | Дял на изградените интермодални жп връзки с летища по коридор Ориент/ Източно средиземноморски | % | КФ | N/A | 33,33 | N/A | 100 | НКЖИ |
| индикатор за резултат | Брой жители, ползващи се от новоизградената инфраструктура | Брой | КФ | N/A | 0 | N/A | 1 030 548,00 | НКЖИ |

Рамка на изпълнението по приоритет 5 *„Техническа помощ“*

Индикатори за изпълнение за приоритет 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Индикатор | Мерна единица | \* Етапна цел 2024 | Целева стойност 2029 г. | Източник на данни | Честота на докладване |
| Разработена пътна карта за укрепване на административния капацитет във връзка с изпълнението на ПТС 2021-2027 г. | Брой | 0 | 1 | Управляващ орган и бенефициенти | веднъж годишно |
| Брой новини /актуализации на сайта на програмата | брой | 48 | 108 | Управляващ орган | веднъж годишно |
| Брой събития за програмата от всякакъв характер | брой | 6 | 18 | Управляващ орган | веднъж годишно |
| Брой публикации в социалните мрежи | брой | 208 | 468 | Управляващ орган | веднъж годишно |
| Брой участия в обучения на служителите в Управляващия орган | брой | 60 | 310 | Управляващ орган | веднъж годишно |
| Брой служители в Управляващия орган, чиито възнаграждения се финансират по приоритет 5 | брой | 61 | 61 | Управляващ орган | веднъж годишно |
| Брой проведени проверки на място | брой | 15 | 90 | Управляващ орган | веднъж годишно |

Индикатори за резултат по приоритет 5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| „Техническа помощ“ | | | | |
| Индикатор | Мерна единица | Базова стойност | Целева стойност | Източник на данни |
| Средно време, необходимо за обработка на плащането към бенефициента, от датата на искането до датата на възстановяването | дни | 90 | 80 | Управляващ орган и бенефициенти |
| Необходимо средно време за обработване на плащане към бенефициента, считано от деня на подаване на искането до деня на възстановяване на плащането | дни | 85 | 80 | Управляващ орган |
| Средно време за оценка на проект | дни | 90 | 80 | Управляващ орган |
| Ниво на информираност на гражданите за политиките на ЕС | % | 42 | 45 | Управляващ орган |

*\*ДОПЪЛНИТЕЛНА ОБОСНОВКА НА ЕТАПНИТЕ ЦЕЛИ*

Проектите в обхвата на програмата са изрично определени широкомащабни и/или сложни проекти с дългосрочен срок за изпълнение на дейностите по проектите. Повечето от проектите са планирани да бъдат завършени в края на програмния период. Съответният цикъл на проектите (за транспортни проекти от такъв вид и сложност) изисква на първия етап да бъдат завършени техническите проекти и да бъдат приключени процедурите по отчуждаване на земя, когато е необходимо. Строителните дейности са на втория етап от дейностите по изпълнение на проектите. Като се има предвид вече създаденото забавяне в началото на изпълнението на програмата/проектите, не е възможно да се определят допълнителни етапни цели за общите показатели за крайните продукти, които биха могли да бъдат постигнати. Общите показатели за крайните продукти в програмата са 8 /49, 47, 43/ и за двата фонда / 59, 109, 53, 108 и 54/. За две от тях са определени междинни цели, а именно за показателя за изпълнение RCR 49 — Дължина на реконструираната или модернизираната железопътна линия — TEN-T (основна и всеобхватна) и за показателя за изпълнение RCR 59 — Инфраструктура за алтернативни горива. И двете междинни цели представляват около 40% от бюджета на ПТС /приоритет 1 и категория интервенции 086 по приоритет 3/. Дължината на железниците се генерира въз основа на двата поетапни проекта.

ОБОБЩЕНИЕ НА ОСНОВНИТЕ КОНСТАТАЦИИ

1. Критериите, прилагани от държавата членка за подбор на индикаторите.

Индикаторите бяха избрани въз основа на следните критерии:

• Съответствие с целите на ПТС;

• Съответствие с планираните дейности/проекти;

• Съответствие с очакваните резултати;

• Съответствие с очакваните резултати;

• Да бъдат конкретни;

• Да бъдат измерими;

• Да бъдат обосновани;

• Да бъдат постижими.

Съответствието с целите, планираните дейности/проекти, очакваните крайни продукти и резултати е показано в раздела за интервенционната логика. Методите за изчисляване и съответните обосновки също са представени в раздела за интервенционната логика.

Избраните индикатори са специфични, защото:

• Ясно е какво точно се измерва;

• Индикаторите отразяват същността на желаните крайни продукти и резултати;

• Индикаторите измерват напредъка по отношение на крайните продукти и резултатите;

• Индикаторите са ясно и пряко свързани с крайните продукти и резултатите.

Избраните индикатори са измерими, тъй като имат капацитета да бъдат:

• Преброени;

• Наблюдавани;

• Анализирани;

• Изпитани;

• Предизвикани.

Избраните индикатори са постижими, защото:

• Индикаторите са ясни и специфични и могат да бъдат измервани по много начини;

• Съответните индикатори определят какви промени се очакват като крайни продукти и резултати от интервенциите и дали крайните продукти и резултатите са реалистични;

• Индикаторите показват, че промените в целевите въпроси, свързани с развитието, могат да бъдат свързани с интервенциите;

• Индикаторите се определят като мярка на реализъм — целевите стойности са постижими.

2. Използвани данни или доказателства, осигуряване на качеството на данните и метод на изчисление

При изготвянето на методологичния документ беше гарантирано, че данните, на които се основават базовите стойности, етапните цели и целевите стойности на индикаторите, са взети от надежден източник (напр. системата за мониторинг или официалната статистика). Винаги, когато това не беше така, бяха предприети необходимите стъпки, за да се гарантира качеството на данните.

Предпочитан източник на данни е официалната статистическа информация. Ако изискваните данни не са част от официалната статистика, потенциалните бенефициенти/публични органи и организации, отговарящи за подготовката и изпълнението на планираните дейности/проекти/предоставят необходимата информация. Потенциалните бенефициенти са публичните органи, които отговарят за събирането на статистически данни, свързани с тяхната дейност, и за предоставянето на данните на статистическите органи за по-нататъшни действия.

Използваните методи за изчисляване са надеждни и ясни, както е описано в раздела за интервенционна логика.

3. Фактори, които могат да повлияят върху постигането на етапните цели и целите и как те са били взети предвид

Основните фактори са следните:

• Забавяне на одобрението на PTC;

• Забавяне на подготовката и стартирането на проектите;

• Забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки;

• Забавяне на процедурите за придобиване на земя;

• Инфлация и ръст на цените на материалите;

• Забавени и нередовни доставки на материали.

Посочените по-горе фактори са взети предвид при инвестиционното планиране. Приложен е критерий за по-висока степен на зрялост при предварителния подбор на проектите. Потенциалните бенефициенти бяха инструктирани, че сроковете за изпълнение на проектите следва да отчитат потенциалните рискове, свързани с помирителната процедура и процедурите за възлагане на обществени поръчки. Трудно е да се предвиди точно процентът на инфлацията и да се предприемат адекватни мерки на програмно равнище. При необходимост съответният бенефициент следва да осигури допълнителни средства. Потенциалният източник на финансиране е държавният бюджет, тъй като основните бенефициенти са публичните органи.

Други възможни източници са МФИ и кредитите.

За да се сведат до минимум рисковете за успешното усвояване на средствата, е целесъобразно да има по-голям брой проекти, допустими за финансиране по програмата.