

**ОДОБРЯВАМ:**



Инж. Галина Василева.....  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА РАБОТНАТА ГРУПА

**ПРОТОКОЛ  
№ 3**

**ЗАСЕДАНИЕ НА РАБОТНАТА ГРУПА ЗА ПОДГОТОВКА НА  
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА  
ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.**

понеделник, 07.01.2013 г.  
14:00 ч.

Министерство на транспорта, информационните технологии и  
съобщенията

**Участници**

**Приложение 1**

**Председателство**

Инж. Галина Василева – директор на дирекция „Координация на  
програми и проекти”, МТИТС

**Част първа**

**Откриване на заседанието и процедурни въпроси**

Членовете на РГ са получили поканата за III-то заседание (официално и по електронна поща), както и материалите за заседанието - дневен ред за III-то заседание и проекта на инвестиционна стратегия (тематични цели и инвестиционни приоритети) и описанието на приоритетните оси на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. на 05.12.12 г.

Получени са коментари от представителите в Работната група на Министерство на финансите, Информационен и учебен център по екология, Агенция „Пътна инфраструктура”, Областна администрация „Добрич” и Министерство на вътрешните работи. Съгласно т. 9.4. от приетият Правилник за организацията на дейността на Работната група по изготвяне на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., коментари, забележки и предложения по материалите по подготовка на програмата се изпращат от членовете на РГ до секретаря на РГ и до останалите членове на РГ. От получените коментари само становището на Информационен и учебен център по екология е изпратено и до останалите членове на РГ. В бъдеще получените

коментари и предложения ще бъдат препращани от секретаря на РГ и на останалите членове, в случай че същите не са им изпратени от съответния подател и член на РГ.

Освен коментарите по разглежданите текстове на програмата, членовете на РГ следва да предлагат и конкретни текстове.

## Част втора

### Обсъждане на инвестиционната стратегия на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (тематични цели и инвестиционни приоритети) и на описанието на приоритетните оси на програмата

Инвестиционната стратегия на програмата, разглеждана на проведеното III заседание, включва описание на избраната тематична цел, инвестиционни приоритети, специфични цели и приоритетни оси, както и референции към основните приложими стратегически и програмни документи. Описанието на приоритетните оси включва релевантните за всяка приоритетна ос подприоритети, тематична цел, инвестиционни приоритети, специфични цели, примерни допустими дейности и описание на примерните допустими дейности. В приложение II в табличен вид е представен преглед на логиката на интервенциите и инвестиционната стратегия на програмата. За подготовката на индикаторите на програмата ще бъдат използвани консултантски услуги (процедурата за възлагане на обществената поръчка е в ход).

Обсъдени бяха получените коментари по проекта на инвестиционна стратегия на програмата и описание на приоритетните оси.

От страна на г-н Антон Канев, дирекция «Икономическа и финансова политика», МФ е получен следният коментар: „Стратегията е национална и допринася за изпълнение на националните цели по Европа 2020” и в тази връзка беше предложено референцията към стратегия Европа 2020 да отпадне, както и да се редактира референцията към Националната програма за реформи като текстът се допълни с описание на целите на документа. Направеното предложение не беше прието, тъй като съгласно проекта на общ регламент и проекта на темплейт за оперативните програми за програмен период 2014-2020 г., **стратегията на програмата трябва да допринася за изпълнението на стратегия Европа 2020 и трябва да съдържа описание за приноса си към стратегия Европа 2020.** Където е подходящо, е необходимо да се реферира и към съществуващите национални и регионални стратегии, които са кохерентни със стратегия Европа 2020, включително националната програма за реформи. В текста на инвестиционната стратегия на програмата е направено точно това:

- описани са водещите цели на стратегия Европа 2020, посочено е, че целите на стратегията „Европа 2020” се адаптират и превръщат в национални цели за всяка страна-членка на ЕС, в съответствие с конкретната ситуация и обстоятелства в страната.

- посочено е, че тези национални цели са заложили в Националната програма за реформи, документ, който България подготвя и



актуализира ежегодно в изпълнение на стратегия „Европа 2020” - посочено е, че в Националната програма за реформи са идентифицирани и приоритетните области (фактори за растеж), където да бъдат насочени усилията и са определени реформите и мерките за изпълнението им, както и че един от идентифицираните фактори за растеж и приоритет на българското правителство е „По-добра инфраструктура”. Изпълнението му ще осигури по-добра свързаност с Европа, устойчиви и конкурентоспособни региони, с достъпни услуги и по-добра свързаност помежду им и с по-слабо развитите територии, запазване и утвърждаване на българското културно-историческо наследство и природно богатство. С подобряването на транспортната инфраструктура в страната ще се допринесе за развитието на икономиката и за повишаване на жизнения стандарт на населението. Предвид гореизложеното беше счтено, че повече допълнения не са необходими, както не е необходимо и да се обяснява значимостта на Националната програма за реформи.

Направен е и следният коментар по отношение на специфична цел „Повишаване на ефективността на използването на транспорта и транспортната инфраструктура” - „Добре е да се засегне и екологичността и енергийната ефективност като аспект. В Национален план за действие за енергията от ВИ, са предвидени конкретни мерки и механизми за постигане на националните задължителни цели, като едната от тях представлява „Минимален дял от 10% на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на транспорта”. Това е споменато и в пейпъра на ЕК по подготовката на Договора за партньорство”. Конкретни предложения, във връзка с направения коментар, липсват. Както е посочено в текста на инвестиционна стратегия на програмата, общата цел на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., както и на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., е **„Развитие на устойчива транспортна система”**. Общата цел на програмата отговаря на тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури”. И през следващия програмен период следва да бъде продължено изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които **допринасят** за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на „тесни места” в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт, създаване на повече и по-добри работни места и т.н. Посочените примерни допустими дейности по приоритетни оси напълно отговарят на тази цел, както и на водещите стратегически документи, проектите на регламенти за програмен период 2014-2020 г., позицията на ЕК по отношение на подготовката на следващата програма в сектор „Транспорт” и т.н. Други оперативни програми би следвало да включват конкретни мерки за околната среда и енергийната ефективност.

Третият коментар по отношение на приоритетна ос 2 „Развитие на



пътната и железопътната инфраструктура по „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”, а именно „Не са споменати основни проекти „Обход на гр. Габрово” – V етап, включващ тунел под връх Шипка“ и „скоростен път Русе-Шумен”, които са описани в Националната програма за реформи като проекти от разширената TEN-T мрежа за периода 2014-2020 г.” също не беше приет, тъй като обхода на гр. Габрово и тунела под Шипка са на „основната”, а не на „разширената” TEN-T мрежа, освен това оставането на приоритетна ос 2 в програмата е под въпрос, тъй като финансовите средства са ограничени, а приоритетно е развитието на транспортната инфраструктура по „основната” мрежа (до 2030 г. тя трябва да бъде напълно завършена). Дори и приоритетна ос 2 да остане в програмата, по нея едва ли ще могат да се финансират повече от един проект за развитие на железопътната инфраструктура и един проект за развитие на пътната инфраструктура. По наша преценка към момента като примерна допустима дейност в пътния сектор по ос 2 е посочено завършването на автомагистрала „Хемус” /предвид цялостната концепция на инвестиционната стратегия на програмата/. За приоритизацията на проектите по всички приоритетни оси на програмата ще бъде извършен мултикритериален анализ. В случай, че резултатите от мултикритериалния анализ са други, описанието на примерните допустими дейности ще бъде редактирано. Средствата по фондовете на ЕС се отпускат на принципа на допълняемостта т.е. Оперативната програма не може да реши всички проблеми на националната транспортна система. Необходимо е да се търсят и други варианти и източници на финансиране за проектите, които няма да могат да бъдат финансирани по програмата. Предстои да се извърши актуализация на сценария за дефиниране на «тесни места» в транспортната инфраструктура на страната, основан на транспортния модел на Общия генерален план за транспорта.

Коментарът на г-н Канев, по отношение на приоритетна ос 4, а именно „Добре е да се засегнат и интелигентите транспортни системи и приложението на ИКТ в сектор транспорт”, също не беше приет, тъй като в текста на програмата по приоритетна ос 4 са записани следните примерни допустими дейности:

- Развитие на информационни системи в корабоплаването, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане;
- Развитие на информационни системи за управление на пътния трафик;
- Развитие на системи за управление на железопътното движение - изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1 и приоритетна ос 2).

Становището на Информационен и учебен център по екология беше представено от г-н Даниел Попов. Според представеното становище програмирането е добро, но две неща не са достатъчни, а именно:

- до 2022 г. няма да има подобрене на устойчивостта, важно е да се прехвърлят хора и стоки от автомобилния към екологичния



транспорт. Необходимо е да бъдат дефинирани индикатори по отношение на прехвърлянето на пътници и товари към други видове транспорт. Няколко „меки мерки“ ще имат по-сериозен ефект върху устойчивостта.

- вторичната свързаност е основен проблем на транспортната система. Към момента инвестициите са разпилени, необходимо е да се анализират проблемите и да се предприемат мерки. Другите програми също трябва да запазят баланса между видовете транспорт.

В хода на дискусиата беше обърнато внимание, че посочените примерни допустими дейности по приоритетни оси са насочени към ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на „тесни места“ в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт, създаване на повече и по-добри работни места и т.н. Посочените примерни допустими дейности по приоритетни оси напълно отговарят на водещите стратегически документи, проектите на регламенти за програмен период 2014-2020 г., позицията на ЕК по отношение на подготовката на следващата програма в сектор „Транспорт“ и т.н. В текста на инвестиционната стратегия на програмата са записани пространни референции към тези документи.

Дейности по тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места“ в ключовите мрежови инфраструктури“ са предвидени за финансиране и по Оперативна програма „Регионално развитие“ за периода 2014-2020 г. Тези дейности са извън обхвата на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Към тях спадат и т.нар. в становището на ИУЦЕ „меки мерки“, включително развитието на градския транспорт, с изключение на метрото в София, което е и вид интермодален транспорт. Предвидените по приоритетна ос 4 на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ примерни допустими дейности също са „меки мерки“.

Министерство на околната среда и водите разработва Насоки за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата за програмен период 2014-2020 г. и документа предстои да бъде приет - ще има РМС за одобрение на Насоките за интегриране на ПОС и ПИК при програмирането за периода 2014-2020 г. с определените приоритетни инвестиции в изпълнение на тези политики, които следва да бъдат включени в отделните оперативни програми. Също така ще има втора фаза на насоките - за етап изпълнение на ОП. За тази цел ще бъде създадена неформална работна група с участието на всички заинтересовани страни вкл. НПО и ще се формулират с общи усилия екологични индикатори и критерии за оценка по всички оперативни програми.

Основната част от инвестициите, предвидени по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., **допринасят** и за постигане на тематичните цели по отношение на околната среда и климата (като хоризонтални мерки). Такива са инвестициите в железопътна инфраструктура, воден и интермодален



транспорт. Примерна таблица за измерване на приноса на инвестициите в транспортна инфраструктура по отношение на тематичните цели за околната среда и климата е поместена във Fiche No 6 "Categories of Intervention" (работен документ на ЕК). Конкретни мерки за околна среда, климат и енергийна ефективност се включват по съответните тематични цели в обхвата на други програми за периода 2014-2020 г. /ОП „Околна среда“, ОП „Регионално развитие“, ОП „Конкурентоспособност“/.

По отношение на насърчаването на интермодалността, инвестиционната стратегия на програмата е насочена точно в тази посока - изграждането на интермодалност и свързването на пристанища и летища /действащите граждански летища са в София, Варна и Бургас/ с железопътната и пътната мрежа. Предвидено е изграждането на терминал Русе. Има много неизяснени въпроси по отношение на финансирането на интермодалните терминали.

Приоритетните оси на програмата, както и посочените примерни допустими дейности, са обосновани в анализа на програмата, който беше приет от РГ на предходното заседание, и съответстват на направените в анализа изводи и заключения.

На Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ ще бъде извършена екологична оценка, каквато е извършена и за Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. За инфраструктурните проекти се изготвят оценки за въздействието върху околната среда и при изпълнението им се прилагат съответните предписания. Тези процедури, в съответствие с действащото законодателство, ще бъдат прилагани и за проектите по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. Лот 3 на АМ „Струма“ ще бъде изграден с тунел точно с оглед опазването на околната среда. Колкото до ползите и разходите за обществото от всеки един инвестиционен проект, то те се изчисляват и разглеждат в анализа „Разходи-ползи“. Такива анализи се правят за инвестиционните проекти по настоящата програма и ще бъдат задължителен елемент и за проектите по програмата за периода 2014-2020 г. Анализът на трафика също е важен елемент от предпроектните проучвания за всеки един транспортен инфраструктурен проект, както за настоящия, така и за следващия програмен период.

България все още изгражда базисната си инфраструктура. Основният ресурс на програмата ще бъде насочен към изграждането и развитието на базисната инфраструктура. Приоритетно е отстраняването на „тесните места“ по основните направления, но са предвидени и „меки мерки“, доколкото позволяват финансовите средства. По отношение на иновациите, примерните дейности, които са заложили в съответната приоритетна ос на програмата, са напълно подходящи и съобразени с текущата ситуация в транспортния сектор на страната и финансовите средства, които се очаква да бъдат определени за програмата.

По отношение на направеният коментар от страна на г-н Христо Алексиев за необходимостта от развитие на пристанищата на страната, с оглед постигането на интегрираност на инвестициите,



беше обърнато внимание, че пристанищата са стопански субекти. В текста на анализа е отбелязано, че тяхното развитие се осъществява посредством публично-частно партньорство (концесии). Инвестициите в програмата осигуряват свързаност с пристанищата. Инфраструктурата за достъп до основните пристанища е изградена. Липсва конкретика и яснота по отношение на коментарите и предложенията за развитие на достъпността до тях.

Представени бяха и коментарите на Агенция пътна инфраструктура от г-н Райчо Ярмов. По отношение на коментарите на АПИ относно разположението на АМ „Хемус“ на TEN-T мрежата, е използвана стара карта. В анализа на програмата е поместена актуална карта на TEN-T мрежата. Отсечката от АМ „Хемус“ до Велико Търново е на „основната“ TEN-T мрежа. Проекти, предвидени за изпълнение в програмен период 2007-2013 г., няма да се прехвърлят за програмен период 2014-2020 г. По отношение на изграждането на пътната отсечка „Русе-Велико Търново“, вече беше коментирано ограниченото финансиране, както и предстоящата приоритизация на проектите в програмата, на базата на мултикритериален анализ, в резултат на който и при необходимост ще бъде редактирано описанието на примерните допустими дейности в програмата.

От областна администрация „Добрич“ са предложени за включване в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. проекти за II клас пътища, като е подчертана и обяснена важността им. Предложенията не могат да се приемат, тъй като проекти за развитие на II клас пътища се предвиждат да се финансират по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2014-2020 г., но не и по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ се концентрира върху „основната“ TEN-T мрежа, която не включва пътища от II клас. Насоките за развитие на TEN-T мрежата са определени от ЕК и към момента те не могат да се променят от наша страна, а следва да се приложат.

От страна на Министерство на вътрешните работи се предлага като примерна допустима дейност да бъде включено следното: „Наред с изграждане на пътната инфраструктура следва да се развива и преносна среда, която да осигурява функционирането на комуникационни и информационни системи за управление на трафика и за нуждите на реагиращите звена (Националната система за спешни повиквания с единен европейски номер 112, Спешна медицинска помощ, Пътна полиция, Противопожарните служби и др.)“ и се предлага като потенциален бенефициент да бъде записано МВР. Взето беше решение МВР и АПИ съвместно да изяснят какво конкретно трябва да се направи и за кои отсечки. Очакваме да получим по-конкретно и по-детайлно формулирано предложение, което да бъде обсъдено на следващо заседание.

В заключение на заседанието на РГ беше обсъдено обединяването на

инвестициите в пътната и железопътната инфраструктура в приоритетна ос 1 „Развитие на пътната и железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа” и приоритетна ос 2 „Развитие на пътната и железопътната инфраструктура по „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”. Приоритетните оси са дефинирани в съответствие с насоките за развитие на TEN-T мрежата, така се допринася за интеграцията на инвестициите и се осигурява съответствие с други стратегически и програмни документи. Не на последно място, този подход осигурява по-голяма гъвкавост в хода на изпълнение на програмата.

#### **Взети решения**

- 1. РГ приема инвестиционната стратегия и описанието на приоритетните оси на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. без забележки;**
- 2. Да се доразвие съвместно от МВР и АПИ предложението относно информационните системи за управление на трафика.**

Съгласувал: Мартин Георгиев  
началник на отдел „Програмиране”

Изготвил: Ива Червенкова,  
държавен експерт в отдел „Програмиране”