

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Образец за програмите, подпомагани от ЕФРР (цел „Инвестиции за растеж и работни места“, ЕСФ +, Кохезионния фонд и ЕФМДР — член 16, параграф 3

ССИ	
Наименование на BG	[255 знака ¹] Програма „Транспортна свързаност“
Наименование на националния език	[255] Programme “Transport Connectivity”
Версия	1.0
Първа година	[4] 2021
Последна година	[4] 2027
Допустими от	01.01.2021
Допустими до	31.12.2029
Номер на решението на Комисията	
Дата на решението на Комисията	
Номер на решението за изменение на държавата членка	
Дата на влизане в сила на решението за изменение на държавата членка	
Несъществено прехвърляне (чл. 19.5)	Да/Не
Региони по NUTS, обхванати от програмата (не се прилага за ЕФМДР)	
Съответен фонд	<input checked="" type="checkbox"/> ЕФРР <input checked="" type="checkbox"/> Кохезионен фонд <input type="checkbox"/> ЕСФ+ <input type="checkbox"/> ЕФМДР

¹ Числата в квадратните скоби се отнасят до броя на знаците.

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

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква а), точки i)-vii) и член 17, параграф 3, буква б)

Текстово поле [30 000]

Икономически, социални и териториални различия и неравенства

Развитата транспортна инфраструктура е основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие.

Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (2007-2013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ TEN-T мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните “тесни” места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния.

Лошото експлоатационно състояние на участъци от жп мрежата не позволява достигането на проектната скорост. Техническите параметри на част от железопътната мрежа не отговарят на изискванията за сигурен и удобен транспорт.

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет, но много от качествените параметри не отговарят на съвременните изисквания за предоставяне на услуги.

Поради липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, не се използват съществуващите възможности за развитие на интермодални превози.

По-ниската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в северните, периферните и гранични части на страната, наред с гореизброените проблеми, ограничава икономическото развитие на териториите, понижава инвестиционната им привлекателност и качеството на живот на хората.

Половината от населението на България (50.4%) живее в Югозападния и Южния централен район на страната, като населението там е съответно 2 094 хил. (30.1%) ~~2 108 хил. (29.9%)~~ и 1 407 хил. души (20.2%) ~~1 417 хил. души (20.1%)~~. Критично слабо населен е Северозападният район с население от 728 хил. души (10.5%) ~~756 хил. души (10.7%)~~.

С най-висок БВП на глава от населението /в стандарт на покупателната способност в % от средната стойност за ЕС/ на глава от населението е Югозападният район за

планиране, като ~~за периода 2015-2017 г.~~ индексът е 78.682, с което той попада в категорията „райони в преход“. Югозападният район е и с най-висока заетост (73.872.4%). Останалите райони за планиране на територията на страната се категоризират като „слабо развити“. С най-нисък БВП на глава от населението са Северозападният и Северният централен район, където индексът е съответно 30.133 и 33.735, следвани от Южният централен район с 34.236. Северозападният и Северният централен район за планиране са и с най-ниско ниво на заетост, съответно 57.958.8% и 63.764.6%. Североизточният и Югоизточният район са с 39.541 и 42.1 БВП на глава от населението. На областно ниво, най-силните икономически центрове са областите София (столица), Пловдив и Стара Загора. Сериозно изоставане има в областите Видин, Враца, Ловеч, Монтана, Разград, Силистра и Сливен.

Затрудненият транспортен достъп води до липса на ефективна икономическа дейност, високи равнища на безработица, обезлюдяване на населените места и възпрепятства ползването на обществени услуги. Доизграждането на автомагистралите, ~~и~~ високо-скоростните пътища и пътните връзки към тях, заедно с модернизацията на жп линиите по основните направления, ще осигури по-рационална пространствена организация на националната транспортна мрежа, връзки между различни европейски страни през територията на страната, връзки на България със съседни страни и връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната.

Насърчаването на мултиmodalния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, има възможност да подобри цялостната транспортна ефективност, стимулирайки използването на железопътен и воден транспорт. Необходимо е да продължат инвестициите за подобряване на условията за корабоплаване по цялото протежение на река Дунав, включително поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване.

Процесите на урбанизация водят до растеж на градските пътувания и причиняват сериозни проблеми в урбанизираните територии, като повишена употреба на автомобили, задръствания и вредно въздействие върху околната среда. Особено остър е проблемът в най-гъсто населения град на България, а именно София. В предходните програмни периоди бе осигурено финансиране за разширяването на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа. Растящото търсене на транспортни услуги в столицата обуславя необходимостта инвестициите за разширение на мрежата на метрото в София да продължат. С високата си превозна способност метрото осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в столицата.

Подробна информация за текущото състояние по видове транспорт е поместена в Допълнение 1.1.

Железопътен транспорт

~~Съгласно данни на Националния статистически институт (НСИ) общата дължина на железопътните линии в България към 31.12.2017 г. е 4 030 км. От тях 990 км. са двойни линии, а електрифицираните са 2 870 км. Всички основни жп линии на територията на страната са част от TEN-T мрежата. По направлението на коридор „Ориент/Източно — Средиземноморски“ железопътното трасе включва отсечките Видин — София — Кулата и София — Пловдив — Бургас/Свиленград (турека граница). Съгласно проекта на~~

регламент за Механизма за свързване на Европа 2021-2027 г., отсечките „София—Сръбска граница“ и „София—Македонска граница“ също са част от коридора. В „основната“ TEN-T мрежа са включени и железопътните направления „Мездра—Горна Оряховица“ и „Русе—Димитровград“.

На база проведените задълбочени анализи на различни аспекти в железопътния транспорт са идентифицирани пропуски между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Има недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността. По отношение на железопътната инфраструктура се установява недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013. Наблюдава се съществена разлика в проектната и реалната експлоатационна скорост по главните жп линии — показател за фактическото състояние на железния път. Допустимото максимално натоварване за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости 120÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява със 75÷80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението.

Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение на комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изисква значителни средства. Увеличените допустими скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове и до 120 км/ч. за товарните влакове в железопътните участъци, в които са реализирани проекти за рехабилитация или модернизация, допринасят за подобряване на качеството на железопътната услуга, за което е необходимо и подобряване на техническите характеристики на подвижния състав на железопътните превозвачи.

По отношение на енергосъоръженията основните проблеми са свързани с моралната и физическа остарялост на контактната мрежа и на съоръженията. Сходни са проблемите и в осигурителната техника и телекомуникациите — продължителна експлоатация на релейните гарови централизации, пресъоразяването на гарите от основните линии със съвременни гарови централизации (МКЦ) се извършва с много бавни темпове, основната съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии, магистралните кабели са морално и физически остарели, също така се налага осезаемо участие на човешкия фактор при осигуряване безопасността на движение на влаковете. Модерните системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM R) не са въведени повсеместно за постигане на оперативна съвместимост по направление на „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска железопътна мрежа.

Югоизточният район е с най-ниска гъстота на жп мрежата за страната (31.6 km/1000 km²), за сметка на това 90% от жп мрежата в района е електрифицирана и почти 30% от линиите са удвоени (над средния % за страната — 24.6). Другият крайморски район — Североизточният, също е с гъстота под средната за страната (33,1 km/1000 km²). Относителният дял на електрифицираните линии в района надхвърля средния за

България. Половината от жп линиите са удвоени, е най-висок за страната относителен дял. Железопътната мрежа в Северозападния район е по-добра изграденост и е по-хомогенно развита в сравнение с пътната мрежа. Повечето области тук имат близки показатели, но под средните за страната. В Южния централен район изградеността на жп мрежата не се характеризира с добри показатели, което до голяма степен се дължи на планинския релеф в южната му част. Гъстотата за района, макар и близка, е под средната за България, степенята на удвоеност на жп линиите е една от най-ниските, най-нисък за цялата страна е и относителният дял на електрифицираните жп линии. Най-добра изграденост на жп мрежата има област Пловдив, е най-висока гъстотата за страната, а също и област Пазарджик, е гъстота над средната за България. В Югозападния район, също е преобладаващ планински релеф, изградеността на жп мрежата се характеризира с по-добри показатели – гъстота ($42.5 \text{ km}/1000 \text{ km}^2$) и степен на електрифицираност на линиите над средните стойности за страната, но степенята на удвоеност на линиите е под средния показател. Северният централен район е с най-висока за страната гъстота на жп мрежата ($44.5 \text{ km}/1000 \text{ km}^2$) и степен на електрифицираност, близка до средната. В същото време, степенята на удвоеност на жп линиите в района е най-ниска за страната.

Нивото на безопасност в железопътния транспорт е устойчиво. Понижаването на скоростите за движение е превантивна мярка за намаляване на броя на произшествията, но се отразява негативно на конкурентноспособността на услугата.

Превозените пътници с железопътен транспорт постепенно намаляват. Данните на НСИ сочат, че през 2012 г. техният брой е бил 26,5 млн., докато през 2017 г. превозените пътници са 21,2 млн., основно във вътрешно съобщение. Същевременно се наблюдава ръст на товарните превози с железопътен транспорт. По данни на НСИ през 2017 г. са превозени 16,03 млн. тона товари. За сравнение, превозените товари през 2012 г. са 12,47 млн. тона. Извършената работа с железопътен товарен транспорт през 2017 г. в т.ч. вътрешни и международни превози е 3 931,0 млн. ткм.

Автомобилен транспорт

По данни на НСИ общата дължина на пътищата в България към 31.12.2017 г. е 19 861 км. От тях автомагистралите са едва 3,7 % (734 км.), а първокласните пътища – 14,7 % (2 928 км.). С най-голям относителен дял от 61,3 % са третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (12 171 км.). Второкласните пътища (4 028 км.) представляват 20,3 % от общата дължина на пътищата в България. Развитието на пътната мрежа е в посока увеличаване на общата ѝ дължина. За периода 2012-2017 г. тя се е увеличила с 259 км. Дължината на автомагистралите се е увеличила със 193 км., а на третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли със 120 км. Незначителна е промяната в дължината на второкласните пътища – тя се е увеличила със 7 км. Дължината на първокласните пътища е намаляла с 47 км. Автомагистралите и пътищата първи клас, с европейско и национално значение, чиято дължина представлява 18,4% от общата дължина на пътната мрежа в страната, са част от TEN-T мрежата на територията на страната. Освен пътното трасе по направлението на коридор „Ориент/Източно – Средиземноморски“, в „основната“ TEN-T мрежа се включват и пътните направления „София – Велико Търново – Русе“ и „София – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“.

Покритието на страната с автомагистрала и първокласни пътища е неравномерно.

Пътните направления изток-запад са по-добре развити от тези в посока север-юг, което се обуславя и от релефа на страната. Въпреки мащабните инвестиции за развитие на пътната инфраструктура, съществуват голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност.

Най-ниска е гъстотата на пътната мрежа в Югозападния и Югоизточния район, но двата района имат добре развита пътна мрежа от висок клас, пренасяща международните и национални транспортни потоци. На обратната позиция е Северният централен район, който има най-висока обща гъстота на пътната мрежа, дължаща се на добре развита регионална мрежа (е най-висока гъстота), но все още без завършени автомагистрали. Транзитните потоци се пренасят от първокласните пътища и често се налага регионалната пътна мрежа да поема и техните функции. В Северозападния район ниската изграденост се дължи основно на слабо развита пътна мрежа от висок клас, а за Югоизточния район недостатъчно развита е регионалната пътна мрежа. Южният централен район има най-ниска изграденост на първокласната пътна мрежа от всички райони. Това в известна степен се компенсира от изградената автомагистрала в северната му част, но преобладаващата територия се обслужва единствено от регионалната пътна мрежа.

Основният дял от пътищата в страната (97,7 %) са с асфалтова настилка, а без настилка са едва 1,3 %. Въпреки предприетите през последните години мерки и извършените инвестиции, няма значимо подобрене на цялостното състояние на пътищата. Около 1/3 от републиканската пътна мрежа остава с лошо качество на настилката. Необходимо е увеличаване на товароносимостта на пътната настилка по основните транспортни направления и привеждането ѝ в съответствие с европейските изисквания.

Анализите сочат, че средно на година, броя на автомобилите в страната нараства с около 100 000. Така през 2011 г. автомобилите са били малко над 3,4 милиона, а през 2017 г. те са 3,6 млн. броя. С нарастването на броя на моторните превозни средства се увеличава интензивността на автомобилното движение, както и рискът от пътнотранспортни произшествия.

Данните на НСИ сочат, че през 2017 г. по пътищата на страната са регистрирани 6 888 пътнотранспортни произшествия. За сравнение през 2011 г. броят на произшествията е бил 6 639. Най-голям дял на произшествията, извън населените места, имат първокласните пътища, следвани от третокласните и второкласните пътища. Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите.

Данните показват увеличение на трафика по всички класове пътища. От 2016 г. се използват единствено автоматични преброятелни уреди. Увеличението на средноденонощната годишна интензивност на движението по автомагистралите за 2017 г. спрямо 2016 г. е 2 %, по пътищата I-ви клас е 3,7 %, по пътищата II-ри клас — 5,6 %, а по пътищата III-ти клас — 5,8 %.

Наблюдава се увеличение на превозените товари и на извършената работа с автомобилен транспорт. По данни на НСИ превозените товари през 2017 г. са 151,8 млн. тона, а извършената работа в т.ч. вътрешни и международни превози е 35 185,0 млн. ткм. За сравнение през 2012 г. превозените товари са 140,4 млн. тона.

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Пристанищната система на Република България е съставена от два типа пристанища — морски (разположени на черноморския бряг, представляващ източната граница на

страната) и речни (разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната). В „основната“ TEN-T мрежа на страната са включени морското пристанище Бургас и вътрешноводните пристанища Русе и Видин. В „широкообхватната“ TEN-T мрежа попадат морското пристанище Варна и вътрешноводните пристанища Лом, Оряхово, Свищов и Силистра. Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с 14 628 м. обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт и 13 964 м. в речните пристанища за обществен транспорт. Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето български пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние.

С най-голяма обща пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт с национално значение в Бургас, като тя е с около 5% по-голяма от тази на пристанищните терминали с национално значение във Варна (около 50% от пропускателните възможности на пристанище Бургас се осигуряват от специализирания терминал за наливни товари Росенец).

Развитието на обществените речни и морски пристанища от национално значение се осъществява посредством концесионирането им.

През последните години бяха изградени модерни логистични, навигационни и информационни системи за Черно море и река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

Основните рискове за корабоплаването по река Дунав са случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, когато се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и до замърсяване с нефт и/или корабно гориво. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. За подобряване на навигационната безопасност и достъпност на каналите се закупуват специализирани плавателни съдове за осигуряване на корабоплавателния път по река Дунав.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт има все по-нарастващо значение за пътуванията до и от страната. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. На пазара на чартърните превози и в пътуванията по редовните международни линии оперират, както български, така и чуждестранни въздушни превозвачи.

Летище София е включено в „основната“ TEN-T мрежа като част от коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“. Летището има два пътнически терминала с общ годишен капацитет 4 400 000 пътника. Кargo зоната обработва товарни пратки, както е обикновен режим, така и със специален режим на обработка. Транспортната връзка до летището е с автомобилен транспорт и с метро. Летищата Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица са включени в „широкообхватната“ TEN-T мрежа като донълъващи функциите на определените за интермодални превози възли от „основната“ TEN-T мрежа. Летищата Варна и Бургас са със силно изразена лятна сезонност, като основната част от дейностите по обслужване на пътници се извършва между месеците юни и

септември. Линеват жп връзки към летище Бургас и летище Пловдив. Летище Пловдив се използва като резервно на летище София и приема трафика (на Летище София) в периодите на затваряне поради ниска видимост или при друга причина. Летището обслужва пътнически, карго и бизнес полети. През зимния сезон летището обслужва ежедневни чартърни туристически полети за българските ски курорти в Банско, Пампорово и Боровец. Летище Горна Оряховица се използва за вътрешни полети. Полети по редовни линии не се изпълняват, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Летището се използва и за тренировъчни полети на частни авиокомпании, има и товарна дейност.

Ключов момент за развитието на един от приоритетните проекти за нашата страна в областта на въздушния транспорт — DANUBE FAB, е успешното въвеждане в края на 2014 г. на два трансгранични сектора между България и Румъния. Това е първото установяване на трансгранични сектори в рамките на функционалните блокове от въздушното пространство в Европа. Тази инициатива допълнително оптимизира мрежата от въздушни трасета, носи реални икономии на гориво, спестява полетно време и намалява вредното въздействие върху околната среда. Продължава внедряването на елементи на въздушно пространство за свободно планиране на маршрута и обслужването на линии за предаване на данни между пилотите и земята, като част от програмата за разгръщане на SESAR.

Въздушният транспорт в страната допринася за повишаване на мобилността на населението и за развитие на интермодалността. Необходима е подкрепа за подобряване на свързаността на летищата с другите видове транспорт, както и да се осигури последващо развитие и внедряване на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.

Интермодален транспорт и терминали

Основните маршрути за вътрешни и международни интермодални превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC и направленията от „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа. По тези направления не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

Състоянието на железопътната инфраструктура за осъществяване на комбинирани превози като цяло не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. През последните години се модернизират ключови железопътни гарови комплекси. В района на град Пловдив беше изграден интермодален терминал, който в последствие бе предоставен на концесия. Ограничено е развитието на интермодалните терминали, свързващи пристанищата с железопътната мрежа. Наличните терминали за контейнерни превози са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век и не отговарят на изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. Липсва национална мрежа от съвременни интермодални терминали, която да обслужва нуждите на железопътния и водния товарен транспорт. Подготвен е проект за изграждане на интермодален терминал във Варна, който да съчетава воден, железопътен и автомобилен транспорт. Друг проблем е не доброто оборудване със специализиран подвижен състав на операторите. Съществуват само няколко директни оперативни/логистични интермодални връзки.

Метро

Процесите на урбанизация водят до растеж на градеките пътувания в по-големите агломерации и причиняват сериозни проблеми в урбанизираните територии, като повишена употреба на автомобили, задръствания и вредно въздействие върху околната среда. В големите български градове са реализирани редица проекти за интегриран градеки транспорт, както и за закупуване на екологосъобразни транспортни средства с цел повишаване на качеството и достъпността до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми, създаване на интегрирани системи за такуване и прилагане на гъвкава тарифна политика, създаване на условия за немоторизиран транспорт.

В допълнение на тези инвестиции, по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ), бе осигурено финансиране за разширяването на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа. С високата си превозна способност (50 хил. пътници/час) метрото осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в столицата София.

Към момента общата дължина на Линия 1 и Линия 2 е 40 км с 35 метростанции. Средното разстояние между станциите е 1000 м. Максималната скорост на движение на влаковете е 80 км/ч. Броят на превозваните пътници на ден е 340 хил. човека.

Изгражда се Линия 3 на метрото от „бул. Ботевградско шосе до бул. Владимир Вазов – Център – жк Овча купел“. Линия 3 е с дължина 21 км и включва 21 метростанции. Предвижда се Линия 3 да бъде изградена на 4 етапа. Първите два етапа за изграждане на Линия 3 се финансират по ОПТТИ. Прогнозният срок за завършване на двата етапа и въвеждането им в експлоатация е началото на 2020 година.

Първият етап е в процес на изграждане от 2016 г. и включва основният централен участък на линия 3 от км. 4+300 – МС 5 (намираща се в началото на бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. Панайот Хитов) до км. 11 + 966,34 – след МС 14 (разположена на ул. Житница в близост до кръстовището с бул. Цар Борис III). Доставени са и 20 метротрека. Вторият етап (в процес на изграждане от 2017 г.), включва 4 метростанции и започва от края на подземния участък при км.11+966,34 след МС 14, преминава през кв. "Овча купел" и достига до км.15+746,37 – МС 18, която е разположена под Околовръстното шосе (бул. "Бойчо Бойчев") между ул. "Централна" и ж.п. линията София – Перник. При МС 18 се предвижда да бъде изградена жп спирка за връзка с националната жп мрежа. По-голямата част от участъка е подземна с изключение на част от трасето между МС 14 и МС 15 (която е на естакада), четирите метростанции също са подземни.

Предвидено е изграждането и на останалите два етапа от Линия 3, което ще допринесе за намаляване на задръстванията на движението, на нивата на шум и замърсяване, както и за подобряване на качеството на атмосферния въздух в столицата. Очаква се броят на превозваните пътници на ден, след завършване на мрежата да бъде около 1 млн. пътн./ден.

Основни идентифицирани проблеми

Железопътен транспорт

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния

транспорт са следните:

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ETCS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и широкообхватната трансевропейска железопътна мрежа;
- Недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

Автомобилен транспорт

По отношение състоянието на пътната инфраструктура могат да бъдат дефинирани следните проблеми:

- Висока интензивност на движението по пътната инфраструктура в сравнение с други мрежи и голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност;
- Недовършена автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни, както и между част от главните населени центрове в България;
- Незадоволително състояние на част от пътната инфраструктура, което не отговаря на условията за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт;
- Липса на обходни пътища на населени места по направленията с висока интензивност на леко и товарно движение;
- Ниски показатели за безопасност на автомобилното движение спрямо средните за ЕС.

Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път и лошите навигационни условия (мъгла, ниски водни нива и други препятствия). Не е приключен процесът по подобряване на параметрите на корабоплавателния път и по повишаване на безопасността на корабоплаването по река Дунав и в морските пространства на Република България.

Въздушен транспорт

Недостатъчна свързаност на летища с транспортната мрежа. Не е приключено развитието и внедряването на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.

Интермодален транспорт и терминали

Основните проблеми са свързани с:

- липса на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги;
- недобра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги;
- недостатъчно развити интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози;
- недостатъчни складови~~те~~ площи на много от товарните терминали.

Метро

Недостатъчно развита мрежа на метрото в София, предвид растящото търсене на транспортни услуги в столицата, въпреки постигнатите резултати по разширяването ѝ през предходните програмни периоди.

Необходими инвестиции

Трансевропейска транспортна мрежа и връзки със съседните страни

Инвестициите следва да се концентрират основно върху модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики. Необходимо е да се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последици за околната среда.

Железопътна инфраструктура

В работните планове за коридор Ориент/Източно-Средиземноморски се обръща внимание на различните характеристики на жп линиите по протежение на коридора и липсата на съответствие с изискванията на Регламент № 1315/2013 за много отсечки, като същевременно се посочва очаквано нарастване на железопътния трафик по коридора на територията на България. В препоръките на Европейския семестър се обръща внимание, че коридорът все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци. С оглед осигуряването на по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София-Пловдив-Истанбул, през програмен период 2007-2013 г., бяха завършени реконструкцията и електрификацията на жп участъка Свиленград – турска граница и на жп линията Пловдив – Свиленград, както и модернизацията на участъка Септември – Пловдив. През програмен период 2014-2020 г. се работи основно по модернизацията на участъците по жп линията София-Септември и завършването на рехабилитацията на жп линията Пловдив-Бургас. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъде~~са~~ включен~~н~~

участъкът ~~кътните~~ Волуяк – Драгоман ~~и Перник~~ – Радомир. Необходимо е да продължи изпълнението на дейностите за завършване на модернизацията на отсечките по коридора на територията на страната.

Модернизацията на жп линиите по основните направления ще осигури надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и връзки между различни европейски страни през територията на страната. Посредством проектите за модернизация на жп линията София-Кулата, в участъците София – Перник – Радомир и Радомир – Кулата, ще се допринесе за значителното подобрене на трансграничните връзки с Гърция. За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на Република България и Република Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка с Р. Северна Македония. Модернизацията на жп линия София – Драгоман – граница с Р. Сърбия ще подобри трансграничната връзка със Сърбия. За свързаността с Румъния значително допринесе пускането в експлоатация на Дунав мост 2 (Видин-Калафат). Необходимо е да се модернизират и жп участъците Видин – Медковец – Руска Бяла – София.

Пътна инфраструктура

За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъдат включени проекти за завършване на АМ „Европа“; Планирани са инвестиции както и за изграждането на участък от скоростен път Видин – Ботевград, разположен по протежение на северния участък на коридора. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. В препоръките на Европейския семестър се обръща внимание, че коридор Ориент/Източно-Средиземноморски все още не е завършен и се посочва необходимостта от по-нататъшни инвестиции в развитието на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа за отстраняване на „тесните“ места и за изграждането на липсващите връзки, включително на трансграничните участъци, както и за повишаване на безопасността. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е завършването на АМ „Струма“, изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под връх Шипка. Посредством доизграждането на АМ „Струма“ ще се подобри транспортната свързаност с Гърция. С АМ Русе – Велико Търново (на „основната“ TEN-T мрежа) ще се осигури връзка с АМ Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния). Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“. За подобряване на свързаността и достъпността е необходимо да се модернизират пътните връзки към TEN-T мрежа и основните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.) в страната.

Вътрешноводни пътища и морски транспорт

Необходими са допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (като част от коридор Рейнско-Дунавски), в съответствие с препоръките на Европейския семестър, както и за повишаване на безопасността на корабоплаването в морските пространства на Република България посредством надграждането на интелигентни транспортни системи и съоръжения. Предвидените мерки следва да допълват реализираните в предходните програмни периоди проекти.

Въздушен транспорт

Необходими са последващи инвестиции за разгръщане на SESAR, с оглед подобряване на управлението на въздушното движение и повишаване на безопасността на полетите. Също така е необходимо да се подобри свързаността на летищата с транспортната мрежа. По-специално е необходимо изграждането на жп връзка към летище Бургас и летище Пловдив, както и разширяване на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, летище София, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа.

Интермодален транспорт и терминали

Необходими са инвестиции за изграждане на мрежа от съвременни интермодални терминали, както и за развитие на интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа. Развитието на мултимодалността, изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките между видовете транспорт е сред основните препоръки на Европейския семестър.

Метро

Сред основните препоръки на Европейския семестър е и насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност. Необходими са средства за реализацията и на останалите два участъка от Линия 3 на метрото в София. Изграждането на североизточният участък на Линия 3 - Етап III, Лот 1 включва участъка от км. 4+300 – начало на МС 5 (намираща се под бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. Панайот Хитов) до км. 1+300 – МС 2 (в ж.к. Левски) и е с дължина 3 км. и 3 метростанции. МС 1, която е разположена на бул. Ботевградско шосе, непосредствено до колелото на трамвайната линия, е планирана за самостоятелно изграждане във връзка с предвидена автогара в района на трамвайната линия на бул. Ботевградско шосе. Югоизточният участък на Линия 3 - Етап III, Лот 2 включва участъка “ул. Шипка – ул. Гео Милев – бул. Асен Йорданов – бул. Цариградско шосе” и е с дължина 6 км и 6 метростанции.

Допълняемост на инвестициите

Средствата по програма „Транспортна свързаност“ ще бъдат използвани основно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура по TEN-T мрежата, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и разширение на мрежата на метрото в столицата. Предвижда се да бъде завършена модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец, да бъде модернизирана жп отсечката София-Перник-Радомир, да бъде изградена жп връзка между България и Северна Македония, както и да бъдат доизградени съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се да бъдат изградени нови жп гари, както и жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас. Със средства по програмата ще бъде осигурено развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. В допълнение се предвижда, по Механизма за

свързаност на Европа (МСЕ), да бъдат предложени за финансиране проекти за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – Медковец и жп връзката между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия. С национални средства се осигурява закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“. За развитие на пътната инфраструктура, по програмата се предвижда приключването на АМ „Струма“, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“ и на тунела под „Шипка“, изграждането и модернизацията на пътни връзки към TEN-T мрежата и основни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.). Средства от държавния бюджет са предвидени за изграждането на ~~участъци от~~ скоростен път Видин – Ботевград (част от пътя Видин – София по коридор Ориент-Източно Средиземноморски). С национални средства се предвижда също изграждането на автомагистрала „Черно море“ и завършването на АМ „Хемус“.

По МСЕ ще бъдат предложени и проекти за внедряване на интелигентни транспортни системи, извън обхвата на проектите по програмата, включително интелигентни транспортни системи в областта на въздушния транспорт. Със средства от МСЕ се предвижда да бъдат финансирани и проекти за подобряване на корабоплаването по река Дунав. В допълнение по програма „Транспортна свързаност“ за подобряване на корабоплаването са планирани инвестиции за развитие на информационни системи, надграждащи съществуващите системи, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт.

Предвидените инвестиции са с национално значение и следват Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната (нямат регионален или териториален характер, въпреки ползите за населените места, през които преминават отсечките, в които се инвестира). Те са дефинирани на базата на нуждите и проектната готовност за реализацията им. Инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура в по-голямата си част са концентрирани по протежение на участъка на коридор Ориент-Източно Средиземноморски, преминаващ хоризонтално през средата на страната и имат за цел завършване на направлението, в което вече е инвестирано в предходните програмни периоди, с оглед постигането на оперативна съвместимост и повишаване на ефективността на инвестициите. Въпреки че са ситуирани в Юго-западния район за планиране, тези инвестиции допринасят за развитието на железопътния транспорт като цяло. Инвестиции в железопътна инфраструктура са предвидени и в северна България. По програмата такива са проектът за доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел, както и проектите за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Предвидени са и проекти за ERTMS. Машабен проект за развитие на железопътната инфраструктура в северна България е проектът за модернизация на жп линията Видин – Медковец по коридор Ориент-Източно Средиземноморски, предвиден за финансиране по МСЕ. Инвестициите за развитие на пътната инфраструктура по TEN-T мрежата са концентрирани основно в северна България, докато в южна България е само проектът за завършване на АМ Струма, лот 3.2.

Предвижда се използването на ПЧП основно за развитието на летища и пристанища, както и за изграждане на интермодални терминали.

Продължават разговорите с румънската страна за постигане на споразумение относно изграждането на нови мостови връзки на р. Дунав.

Средствата за поддържане на транспортната инфраструктура се осигуряват извън програмата, в съответствие с българското законодателство, виж Допълнение 1.2.

Други програми за периода 2021-2027 г.

В допълнение, по програмата за развитие на регионите (ППР), се предвиждат инвестиции за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност по ППР 2021-2027 г. включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози — обновяване на общински автогари и съответните предгарови пространства общинска собственост, автобусни спирки на градския транспорт, осигуряващи лесен трансфер към следващия по вид транспорт и логични връзки между елементите на инфраструктурата. Предвидено е разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, в това число закупуване на нов, екологосъобразен подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт. Предвижда се финансиране на първи, втори и трети клас пътища, извън TEN-T мрежата, пътища четвърти клас на територията на градски общини, както и мерки за пътна безопасност.

Също така, в Стратегическия план за развитие на земеделието и селските райони, са предвидени мерки за осигуряване на свързаност и работна мобилност на селските територии чрез поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура.

По програмата за околна среда за периода 2021-2027 г. е предвидено изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа.

За подобряване на транспортната свързаност между България и Румъния се предвижда по програмата за ТГС Румъния-България 2021-2027 да бъде изпълнен стратегически проект за изготвяне на пред-инвестиционно проучване за оползотворяване на потенциала на река Дунав, чрез изграждане на нови мостови съоръжения и пристанищна инфраструктура, които да подпомогнат взаимодействието на функционалните зони по оста север – юг и развитието на териториите от двете страни на границата посредством свързаността между регионите и социалното сближаване, както и създаването на необходимите предпоставки за развитие на икономическа активност. Подобно проучване ще даде възможност да бъдат определени най-подходящите локации и да бъдат приоритизирани конкретните точки на бъдещи съоръжения.

Поддържане на транспортната инфраструктура

~~В областта на железопътния транспорт, съгласно разпоредбите на ЗЖТ, чл. 26, ал.1, финансирането на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от държавния бюджет, приходите от~~

инфраструктурни такси, събирани от превозвачите, приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата, кредити и приходи от услуги по ценова листа. Процедурата за планирането и разходването на средствата включва всички аспекти на поддържане, планиране, проектиране, изграждане, рехабилитация и други дейности, свързани с осигуряването на нормалната експлоатация на жп инфраструктурата. За целта управителят на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ) подписва дългосрочен петгодишен договор с Държавата, представлявана от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министъра на финансите. В този договор средствата за поддържане и експлоатация, необходими от Държавния бюджет, се планират чрез тригодишната бюджетна рамка, съгласно закона за ДБ, а отпускането на средствата за съответната година в конкретен размер се залагат в закона за ДБ за съответната година. Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Приходите от инфраструктурни такси се разходват изцяло за поддържането на железопътната инфраструктура, като се покриват част от разходите на управителя на инфраструктурата, извършвани за осъществяването на превозите от железопътните превозвачи. Превозвачите заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, утвърдена от Комисията за енергийно и водно регулиране.

Съгласно закона за пътищата, чл. 44, ал.1, източниците за финансиране на агенция „Пътна инфраструктура“ са субвенции от държавния бюджет и трансфери, предвиждани ежегодно в закона за държавния бюджет на Република България за съответната година, такси, лихви, дарения, помощи и други средства, привлечени от местни и чуждестранни физически и юридически лица или определени със закон или с акт на Министерския съвет. В ал. 2 се посочва, че те се разходват изграждане на нова пътна инфраструктура, за експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища и за административно стопански и други разходи. За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминатото разстояние. Винетната такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа. Таксата за изминатото разстояние – тол такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона дава право да се измине определено разстояние между две точки от съответния път или пътен участък. Таксата за изминатото разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

Средствата за експлоатационни разходи на „Метрополитен“ ЕАД, като общинско предприятие, се осигуряват от бюджета на Столична община.

В областта на речния транспорт, текущото поддържане на корабонлавателния път, вкл. навигационно пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабонаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р.

~~България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.~~

Препоръки към страната

Препоръките на ЕК към страната са включени в „Доклад за България за 2019 г., включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“, раздел „Инвестиционни насоки относно финансирането по линия на политиката на сближаване за периода 2021-2027 г. за България“.

В препоръките се посочва, че понастоящем намиращият се в България коридор на трансевропейската транспортна мрежа за железопътния и автомобилния транспорт все още не е завършен, особено в Северна България. В областта на железопътния транспорт, е необходимо допълнително развитие, а пътните участъци се нуждаят от подобрения, посредством интелигентна транспортна система. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

изграждане на железопътни линии и пътища в основните и широкообхватните мрежи, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, включително на трансгранични участъци, за да се премахнат местата с недостатъчен капацитет и липсващите връзки в трансевропейската транспортна мрежа, да се направи връзка със съседните мрежи и също така националните участъци от мрежата да се приведат в съответствие със стандартите на ЕС – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа и за развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;

създаване на интелигентна система за транспорт и пътено движение, предназначена за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътено таксуване – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за внедряване на иновации в транспорта, включително модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта;

подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, въвеждане на речните информационни услуги и прилагане на мерки за защита на околната среда по протежението на коридора в сътрудничество с държавите членки от Дунавския регион – за изпълнение на препоръките ще допринесат инвестициите за внедряване на иновации в транспорта, включително модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта.

Железопътните връзки с линии от широкообхватните мрежи и изграждането на интермодални терминали с пътни и железопътни връзки с „основната“ мрежа на Трансевропейската транспортна мрежа са от съществено значение за подобряване на безопасността на пътническия и товарния транспорт с по-малко емисии и по-малко замърсяване. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел

създаване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна и интермодална национална, регионална и местна мобилност, включително по-добър достъп до трансевропейската транспортна мрежа и по-добра трансгранична мобилност, и по-специално:

развитие на мултимодалността и интермодалните терминали, подобряващи свързаността на различните устойчиви видове транспорт – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност;

намаляване на настоящите отрицателни вторични ефекти от транспорта (задръствания, емисии и т.н.) и подобряване на достъпа до мрежите от трансевропейската транспортна мрежа, когато може да бъде доказано положителното въздействие върху регионалното развитие – предвидените по програмата инвестиции имат за цел оптимизиране на движението и намаляване на отрицателните ефекти от транспорта; за подобряване на достъпа до мрежите ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност;

предприемане на мерки във връзка с безопасността (по-специално необходимите актуализации и контролни мерки за намаляване на смъртните случаи в пътнотранспортни произшествия), енергийната ефективност, внедряването на чисти горива и други въпроси, свързани с околната среда, във всички видове транспорт – предвидените по програмата инвестиции имат за цел подобряване на безопасността на транспорта; за намаляване на пътнотранспортните произшествия ще допринесат инвестициите за развитие на пътната инфраструктура и внедряването на интелигентни транспортни системи, както и предвидените „меки“ мерки по техническата помощ на програмата;

подобряване на трансграничната свързаност чрез осигуряване на допълнителни транспортни връзки през река Дунав чрез изграждане на нови мостове или подобряване на фериботните връзки – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестиции за подобряване на корабоплаването и за развитие на транспортните връзки към река Дунав и изградените мостове и пристанищни терминали.

В препоръките се посочва още, че необходимостта от по-устойчив градски транспорт и високата зависимост от автомобили са проблем в повечето големи градове и техните околности, което налага да бъдат изготвени планове за устойчива градска мобилност. Поради това са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност, и по-специално:

изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност (които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие), за да се намали зависимостта от автомобили и да се подпомогне преминаването към по-чист обществен транспорт и активни начини на мобилност – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност;

подпомагане на устойчивия и достъпен градски и крайградски транспорт и увеличаване на дела на възобновяемите източници на енергия в транспорта – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност по програмата.

Административен капацитет и управление

Като цяло потенциалните бенефициенти и Управляващият орган на програмата разполагат с необходимия административен капацитет за изпълнение на функциите си. Натрупан е практически и оперативен опит при изпълнението и управлението на проекти от два програмни периода. Административните структури за управление на проекти са адаптирани въз основа на натрупания управленски опит, създадени са нови отдели и звена за управление и изпълнение на проекти. Постигната е институционална устойчивост чрез осигуряване на необходимите човешки ресурси.

Изпълнени са редица проекти за повишаване на административния капацитет, финансирани по ПО „Техническа помощ“. В резултат на тях, са посетени редица семинари и обучения по теми, свързани с изпълнение и управление на програми и проекти, в специализирани обучителни институции. Провежда се обмяна на опит и добри практики в държави-членки на ЕС, посещават се специализирани конференции, организират се работни срещи и международни събития, свързани с изпълнението и управлението на проекти.

В резултат на предприетите мерки за повишаване на административния капацитет, текуещото е ограничено и е насърчено професионалното представяне на служителите, ангажирани в дейностите по управление и изпълнение на проекти.

Продължава укрепването на административния капацитет на Управляващия орган и бенефициентите чрез техническа помощ и използване на консултантски услуги по инициативата JASPERS, чрез привличане на експертиза от МФИ – Световна банка, ЕБВР, ЕИБ и др. за подготовка и изпълнение на транспортни инфраструктурни проекти.

През програмен период 2021-2027 г. ще е необходимо да бъдат предприети мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати в повишаването на административния капацитет на Управляващия орган и бенефициентите по програмата.

За подобряване на управлението на транспортния сектор се предприемат мерки за преодоляване на идентифицираните проблеми. В края на 2019 г. влезе в сила новоприетият Закон за публичните предприятия, уреждащ начина за определяне и публично оповестяване на държавната политика в областта на публичните предприятия, въвеждането на стандарти за добро корпоративно управление, както и задължения за оповестяване и прозрачност на дейността и органите им за управление. В съответствие с изискванията на закона, Съветът на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД взе решение, съгласувано с Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за преобразуването на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД в еднолични акционерни дружества. През последните години двете дружества са оформили до голяма степен своя оперативен модел на работа, но за съжаление изпълнението на основните задачи не е на необходимото ниво, ключовите показатели бележат спад, като е налице силна необходимост от преразглеждане на организационните структури и основните бизнес процеси и привеждането им към модерни управленски методи, при намаляване на административно-бюрократичната тежест и фокусиране върху основната дейност, за да могат „БДЖ - Пътнически превози“ и „БДЖ - Товарни превози“ да отговорят на своите предизвикателства в съвременните условия. Окончателното привеждане на дружествата към изискванията на Закона за публичните предприятия - до края на 2020

г.

„Научени уроци“

Въз основа на анализа на изпълнението на проектите от предходните програмни периоди са идентифицирани проблеми, свързани основно със забавянето на процедурите за възлагане на обществените поръчки и на отчуждителните процедури, които са взети предвид при подготовката на програмата.

При планирането на инвестициите е удачно критерият за „зрялост“ на проекта да бъде с по-висока тежест. Във времевите графици за реализация на проектите следва да бъдат отчетени възможните рискове, свързани със съгласувателните процедури и с процедурите за възлагане на обществените поръчки. За минимизиране на рисковете за успешното усвояване на средствата, е удачно да има по-голям брой проекти в обхвата на програмата, като бюджетите им се съобразят с размера на средствата по програмата.

Необходимо е да се подготвят и алтернативни проекти, които отговарят на изискванията за финансиране от КФ и ЕФРР и допринасят за постигане на целите на националните и европейски политики в сектора.

Също така е необходимо опростяване на процедурите и намаляване на административната тежест за Управляващия орган и бенефициентите, включително чрез разширяване използването на информационните системи и ограничаване на кореспонденцията „на хартия“.

Добра практика е използването на консултантска помощ от JASPERS при подготовката на формулярите за кандидатстване за инфраструктурните проекти.

Необходимо е да продължи изпълнението на проекти за укрепване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите.

Макро-регионални стратегии

Проектите в обхвата на програмата ще допринесат за постигане на целите на Стратегията на ЕС за Дунавския регион, а именно:

- Приоритетна област 1А Подобряване на мобилността и мултимодалността | Вътрешни водни пътища.

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от проектите, свързани с надграждането и последващото развитие на хармонизирани информационни системи в корабоплаването и др.

- Приоритетна област 1В Подобряване на мобилността и мултимодалността | Сухоzemни, железопътни и въздушни връзки.

За постигането на целите на тази приоритетна област ще допринесат част от планираните проекти за развитие на пътната и железопътната инфраструктура на страната.

Обосновка на избраните цели на политиката, съответстващите им приоритети, специфични цели и форми на подпомагане

Инвестициите следва да се концентрират основно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и за насърчаване на мултимодалния транспорт посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт. Развитието на Трансевропейската транспортна мрежа допринася за ефективната

свързаност, за намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, както и за подобряване на безопасността на транспорта.

За подобряване на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и за развитие на връзките със съседните страни се предвижда завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец и модернизацията на отсечката София-Перник-Радомир, изграждането жп връзка между България и Северна Македония. С изпълнението на проектите ще се допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, преминаващ през Република България. Проектите ще подобрят транспортната свързаност и ще осигурят оперативна съвместимост. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се и изграждането на нови жп гари. Също така ще бъдат изградени жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас, което ще подобри връзките между железопътния и въздушния транспорт, с оглед повишаване на ефективността им. Предвижда се да бъдат завършени съоръженията и системите по жп линия Карнобат – Синдел, с оглед осигуряване на по-голяма безопасност на превозите. Предвижда се и развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Предвидени са и проекти за внедряване на ERTMS.

За развитие на пътната инфраструктура по програмата се предвижда завършването на АМ „Струма“ (по коридор Ориент-Източно Средиземноморски), което ще подобри транспортната свързаност с Гърция, изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“, която ще осигури връзка с автомагистрала „Хемус“ и „Дунав“ мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния) и на тунела под „Шипка“, който ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната. Основните транспортни направления, които ще обслужва са: Русе – Велико Търново – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа) и Оряхово – Севлиево – Шипка – Стара Загора – Свиленград (Маказа). Проектите за АМ „Русе-Велико Търново“ и тунела под Шипка ще допринесат за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг. В допълнение се предвижда изграждането и модернизацията на пътни връзки към TEN-T мрежата.

Последващото развитие на мрежата на метрото в София ще отговори на растящото търсене на транспортни услуги в столицата, ще разшири връзките с другите видове транспорт и ще подобри качеството на атмосферния въздух.

Внедряването и последващото развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт ще подобри безопасността и сигурността на транспортната система. За водния транспорт се предвижда доставката на мултифункционални плавателни съдове и съоръжения.

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

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

- Цел на политиката (ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на

чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“.

Формулираните приоритети по ЦП 3 по програмата са:

- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки;
- „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;

Приоритет „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“ допринася за реализацията, както на ЦП 3, така и на ЦП 2.

В допълнение е предвиден приоритет „Техническа помощ“, с оглед подпомагане изпълнението на програмата, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

Предвидените инвестиции по приоритет „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура. Развитието на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския съвет. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор. За развитие на железопътната инфраструктура и подобряването на интермодалността се предвиждат инвестиции и по приоритет „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“. Проектите са за изграждане на железопътни връзки към летища, както и за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

За отстраняване на „тесните места“ по пътната инфраструктура са предвидени инвестиции по приоритет „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“. С подобряване на свързаността и безопасността на движението, ще се повиши ефективността на транспорта и ще се намали броя на пътните инциденти. Подобрените технически и експлоатационни параметри на пътната инфраструктура ще имат и положително въздействие върху

околната среда и климата, което се изразява в намаляване на отделяните вредни емисии. С изграждането на новите участъци ще се допринесе, както за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, така и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. Реализацията на проектите по приоритета ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Посредством приоритет „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ ще се осигури развитието на интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T, в съответствие с целите на националната транспортна политика и препоръките на Европейския семестър. С постепенното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Последващото разширение на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа, по приоритет „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“, ще допринесе за ограничаване на високата употреба на автомобили, задръстванията и вредното въздействие върху околната среда, което от своя страна ще допринесе съществено и за постигане на целите по изменението на климата. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“ по Цел на политиката 2 – „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“.

Изменението на климата би могло да има значителни икономически и социални последици и неблагоприятни въздействия, тъй като промените на водните равнища, температурите и количествата на валежите ще окажат на свой ред влияние върху различни сектори, включително транспорта. При вземането на мерки срещу изменението на климата от първостепенно значение е да се намалят емисиите на парникови газове. Подобрените технически и експлоатационни параметри на транспортната инфраструктура, както и насърчаването на употребата на екологосъобразни видове транспорт, допринасят за намаляване на вредните емисии, отделяни във въздуха. С оптимизирането на трафика и намаляването на задръстванията на движението, ще се редуцират нивата на отделяните вредни емисии. Изпълнението на програмата ще има конкретен принос по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на автомобилните двигатели и намаляване на относителния дял на пътуванията с лични моторни превозни средства в столицата, чрез подобряване и развитие на мрежата

на метрото в София.

Посредством предвидените инвестиции, ще се допринесе за постигане на устойчиво развита транспортна система, ще се създадат необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и конкурентноспособността на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване и опазването на околната среда.

Средствата от ЕФРР и КФ по програмата и националното съ-финансиране, отпускани под формата на безвъзмездна финансова помощ, ще подпомогнат действията на Съюза за постигането на цел „Инвестиции за растеж и работни места в държавите членки и в регионите“. В допълнение ще бъдат използвани възможностите за ПЧП и за финансиране със средства от Механизма за свързване на Европа. По-голямата част от средствата от фондовете на ЕС по програмата са разпределени по равно между приоритет 1 и приоритет 2, съответно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура на страната по Трансевропейската транспортна мрежа и пътните връзки. Средства за развитие на интелигентни транспортни системи и подобряване на безопасността на железопътния и автомобилния транспорт, както и на водния транспорт, са предвидени по приоритет 4. В допълнение на предвидените инвестиции по приоритет 1 и приоритет 4, за развитие на железопътната инфраструктура, се предвиждат инвестиции по приоритет 3 за изграждане на железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще създадат по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт. Предвиждат се и инвестиции за развитието на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите по приоритет 3 за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен). От съществено значение за интермодалността и за облекчаване на трафика в най-гъсто населения град в България е проектът за развитие на метрото в София по приоритет 3.

Програмната стратегия е изготвена въз основа на резултатите от анализа на състоянието на транспортния сектор и нуждите от инвестиции и се основава на редица приложими документи, в съответствие с европейските и национални политики и стратегии.

Основните релевантни документи са:

- „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство” - включва мерки за осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността.
- „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013 - имат за цел да допринесат за устойчива мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентноспособност на Общността.
- Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г.;
- „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.

- Национална програма за развитие: България 2030;
- „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”: ~~— дефинира следните стратегически цели на националната транспортна политика:~~
Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор;
Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор;
- „Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г.“ – съдържа стратегии за отделните подсистеми и обща стратегия.
- „Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България“ и „Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“.

За целта, свързана с растежа и заетостта

Таблица 1

Цел на политиката	Специфична цел или специален приоритет *	Обосновка (резюме)
(ЦП 3): „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	[2 000 за всяка специфична цел или специален приоритет] <u>Предвидените инвестиции са концентрирани основно върху изграждането и модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната, с оглед постигане на по-добре свързана Европа и развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T. С изграждането на непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики и въвеждането на интелигентни транспортни системи ще се осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки, ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последици за околната среда и климата.</u> Връзка с основни стратегически документи: <ul style="list-style-type: none"> - „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство”; - „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013); - „Интегрирана транспортна стратегия в периода до

		<p>2030 г.”;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г. - „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.” - Национална програма за развитие: България 2030. <p>Връзка с анализа на нуждите:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Изграждане и модернизация на участъци от приоритетни железопътни и пътни направления по Трансевропейската транспортна мрежа, връзки към пристанища, летища и терминали; - Внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика, въвеждане и разгръщане на телематични приложения.
<p>(ЦП 2): „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“</p>	<p>„Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“</p>	<p><u>Метрото в София осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа. С високата си превозна способност метрото осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в столицата и личните автомобили. Предвидените инвестиции за разширение на мрежата на метрото в София са в отговор на растящото търсене на транспортни услуги в столицата. Те допринасят за насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност посредством осъществяването на връзка между различни видове транспорт, намаляване на употребата на автомобили, ограничаване на задръстванията и на вредното въздействие върху околната среда. Посредством предвидените инвестиции ще се допринесе за постигането на по-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска.</u></p> <p>Връзка с основни стратегически документи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” (Регламент (ЕС) № 1315/2013; - „Интегрирана транспортна стратегия в периода до

		<p>2030 г.”;</p> <p>- Анализ на социално-икономическото развитие на България 2007-2017 г. за определяне на националните приоритети за периода 2021-2027 г.</p> <p>- Национална програма за развитие: България 2030.</p> <p>Връзка с анализа на нуждите: развитие на интермодалността, повишаване на качеството на транспортните услуги, подобряване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда.</p>
--	--	--

* Специални приоритети според ЕСФ + регламент

За ЕФМДР:

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

2. Приоритети, различни от техническа помощ

Позоваване: Член 17, параграф 2 и член 17, параграф 3, буква в)

Таблица 1 Т: Структура на програмата*

Идент	Наименование[Технич	Основа за	Фонд	Категория на	Избрана
-------	---------------	--------	-----------	------	--------------	---------

ификационен код	300]	еска помощ	изчисление		подпомагания регион	специфична цел
1	Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Не	Публични разходи	КФ	Не е приложимо	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
2	Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	Не	Публични разходи	ЕФРР	По-слабо развити региони Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
3	Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	Не	Публични разходи	ЕФРР	Преход	НП СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“
					Преход По-слабо развити региони	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“

4	Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“		Публични разходи	ЕФРР	По-слабо развити региони Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“
5	Приоритет „Техническа помощ“	Да	Публични разходи	КФ	НП	Не е приложимо

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

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

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

<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към съответните специфични за всяка държава препоръки
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към младежката заетост
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към иновативни дейности
<input type="checkbox"/> Това е приоритет, насочен към материални лишения**

* Таблица, приложима за приоритетите на ЕСФ +.

** Ако е маркирано, преминете към раздел 2.1.2

2.1.1. Специфична цел² („Работни места и растеж“) или пространство за подкрепа (ЕФМДР) — повтаря се за всяка избрана специфична цел или област на подпомагане за приоритетите, различни от техническа помощ

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

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци и мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на

² С изключение на специфичната цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ +.

инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

По отношение модернизацията на железопътната линия София - Пловдив, която стартира през програмен период 2007-2013 г. (с участъка Септември – Пловдив) и продължи през програмен период 2014-2020 г. с дейностите по модернизация на участъка София – Септември, е необходимо в настоящия програмен период да бъде завършен участъка Елин Пелин – Костенец (част от София - Септември). Посредством цялостната модернизация на жп линията София – Пловдив, в допълнение на модернизацията на ж.п. линията Пловдив – Бургас (извършена през предходните програмни периоди), ще се осигури скоростен маршрут, с подобрена надеждност и увеличен капацитет в участъка между столицата и Черно море. С оглед пълноценно завършване на направлението (изток-запад), е необходимо да бъдат модернизирани и жп линиите София – Перник – Радомир и Радомир – Гюешево—граница и да бъде изградена жп връзката с Република Северна Македония, както и да бъде завършена модернизацията на жп линията София – граница с Република Сърбия.

Завършването на цялостната модернизация на ж.п. линията София - Пловдив, заедно съе реконструкцията и електрификацията на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридор Ориент/ИИзточно ССередиземноморски в участъка Първомай – Свиленград и електрификацията и реконструкцията на железопътната линия Свиленград – турска граница през програмен период 2007-2013 г., ще осигури по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София – Пловдив – Истанбул.

За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на Република България и Република Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир – Гюешево и изграждането на жп връзка между България и Северна Македония. Модернизацията на жп линия София – Драгоман – сръбска граница ще подобри трансграничната връзка със Сърбия.

За изпълнение на тези дейности се предвижда, в рамките на този приоритет, да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец;
- модернизация на жп отсечките ~~линията~~ София-Перник и Перник-Радомир (фаза 2);
- изграждане на жп връзка между България и Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии, извън горепосочените.

1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: предвижда се изпълнение (цялостно или частично) на следните дейности по обособени позиции: 1. „Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“ (горно строене; контактна мрежа; телекомуникации; съоръжения; рекултивация; тестове); 2. „Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“ (надлези; информация и публичност; околна среда; сигнализация и телекомуникации; тестове; пресичания; малки съоръжения) и 3. „Модернизация на

железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“ (съоръжения, включително спирка, мостове, тунели; земни работи; виадукт; пресичания; горно строене; контактна мрежа; доставки; информация и публичност и околна среда; телекомуникации). Фаза 2 включва и всички съпътстващи строителството дейности – строителен надзор, авторски надзор, археологическо наблюдение по време на строителството, техническа помощ за управление на проекта.

2. Модернизация на железопътната линия **София-Перник-Радомир, участък Перник-Радомир** (фаза 2): проектът включва дейностите по ~~завършване на~~ модернизацията на участъка от гара Перник-Разделителна до гара Радомир с линейна дължина 17 км (фаза 1 е предвидена за финансиране в програмен период 2014-2020 г.). Проектът предвижда **отчуждителни процедури, техническо проектиране за обхода на Батановци, работни чертежи за обхода на Батановци и за участък Перник – Радомир; земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; работи по железен път и контактна мрежа по участък Перник-Радомир; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); модернизация и изграждане на гарови съоръжения; реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.**

3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: проектът е от общ интерес, в съответствие с член 4 от Регламент 1315/2013, и включва: изграждане на железопътната инфраструктура от км 76+400 до граница с Република Северна Македония; изграждане на железопътен тунел Деве Баир на територията на Р. България; въвеждане на системата SCADA; модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите чрез внедряване на ERTMS; въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели, контролирани от Централен диспечерски пункт в София.

4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: проектът е с хоризонтален приоритет и е проект от общ интерес в съответствие с член 7 от Регламент 1315/2013. Предвидените дейности включват доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS ниво 1.

5. Модернизация на железопътната линия **София-Перник-Радомир, участък София-Перник**: проектът предвижда: земно платно, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.

В допълнение, по приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“, също са предвидени проекти за развитие на интелигентни транспортни системи в т.ч. внедряване на ERTMS.

За финансиране по Механизма за свързване на Европа са предвидени инвестиции за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – Медковец, както и за модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия.

Подготовката за извършване на строителните дейности за участъците София – Перник

– Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония, София – граница с Република Сърбия е финансирана по ОПТТИ 2014-2020 г.

За всеки проект, предвиден за финансиране по приоритета, етапът на подготовка до достигане на степен „зрял” проект е на следната фаза:

Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: подготвена проектна и тръжна документация; подготвени отчуждителни процедури; част от отчуждителните процедури са проведени; основните тръжни процедури са проведени.

Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник-Радомир (~~фаза 2~~): подготвена проектна и тръжна документация; подготвени отчуждителни процедури; предстоящи отчуждителни и тръжни процедури.

Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: налични предпроектни проучвания /ИСПА/, актуализиран идеен проект през 2019 г., предстои изготвяне на технически проект през 2020/2021 г.; ТП за тунела, от страна на Р. Северна Македония, е изготвен през 2010 г.; очаква се провеждане на процедура за ОВОС през 2020/2021 г.; разработен АРП за цялата линия, предстои изготвяне на ФА за участъка.

Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: налични предпроектни проучвания, технически проект от 2007-2008 г., наличен ОВОС; разработен АРП, който ще се актуализира.

Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък София-Перник: налични предпроектни проучвания, идеен проект и технически проект; разработен АРП и ОВОС; необходимо е препроектиране и актуализация на проектната документация, поради удвояване на жп линията.

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

Текстово поле [2 000]

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на железопътната инфраструктура, увеличаването на капацитета ѝ, подобряването на безопасността, сигурността, качеството на услугите и осигуряването на непрекъснатост на железопътния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за оперативната съвместимост на Трансевропейската транспортна мрежа и ще се създадат по-добри условия за операторите и за пренасочване на товарните и пътническите превози от автомобилния към железопътния транспорт, което ще спомогне за намаляване на емисиите на парникови газове, отделяни от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2: железопътният участък ще бъде приведен в съответствие с изискванията към железопътната инфраструктура на „основната” TEN-T и ще се допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски.

~~В обхвата на изпълнение във фаза 2 се предвижда изпълнение (цялостно или частично) на следните дейности по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“ (горно строене; контактна мрежа; телекомуникации; съоръжения; рекултивация; тестове); Обособена позиция 2: „Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“ (надлези; информация и публичност; околна среда; сигнализация и телекомуникации; тестове; пресичания; малки съоръжения) и Обособена позиция 3: „Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“ (съоръжения, включително спирка; мостове, тунели; земни работи; виадукт; пресичания; горно строене; контактна мрежа; доставки; информация и публичност и околна среда; телекомуникации). Проектът във Фаза 2 включва и всички съответстващи строителството дейности – строителен надзор, авторски надзор, археологическо наблюдение по време на строителството, техническа помощ за управление на проекта.~~

2. Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник-Радомир (фаза 2): отсечката също е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура.

~~проектът включва дейностите по завършване на модернизацията на участъка Перник – Радомир (фаза 1 е предвидена за финансиране в програмен период 2014-2020 г.). Проектът предвижда: проектна скорост на железен път 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товарни влакове; осигуряване на възможност за поемане на по големи натоварвания; земно платно, в съответствие с изискванията за проектна скорост, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания – е техническа инфраструктура.~~

3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония: железопътната линия Гюешево – граница с Република Северна Македония е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и с изграждането на липсващия участък до границата с Република Северна Македония, частта от трансграничния тунел Деве баир и осигурителните системи, ще се премахнат съществуващите ограничения и ще се осигури оперативна съвместимост.

~~и включва: изграждане на железопътната инфраструктура от км 76+400 до граница с Република Северна Македония; изграждане на железопътен тунел Деве Баир на територията на Р. България; въвеждане на системата SCADA; модернизация на осигурителната техника и телекомуникационните системи в гарите чрез внедряване на ERTMS; въвеждане на системи за пожароизвестяване и видео наблюдение в тунели; контролирани от Централен диспечерски пункт в София.~~

4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел: част от „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Завършването на проекта ще допринесе за свързването на двете най-големи пристанища в България (Бургас и Варна) и ще насърчи интермодалността.

~~Предвидените дейности включват доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел, вкл. внедряване на ERTMS ниво 1.~~

5. Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък София-Перник: предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по коридор Ориент/Източно-Средиземноморски.

~~Трасето на железопътната линия е част от „основната“ TEN-T мрежа на територията на страната. Предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура. С реализацията му, ще се модернизира съществуващата инфраструктура, съгласно стандартите на ЕС, ще се увеличи капацитета на железопътната линия, ще се изпълнят европейските изисквания за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската железопътна система, ще се подобри безопасността. Проектът предвижда: проектна скорост на железен път 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товарни влакове; осигуряване на възможност за поемане на по големи натоварвания; земно платно, в съответствие с изискванията за проектна скорост, съгласно техническите изисквания; укрепени и защитени откоси на изкопи и насипи; нови съоръжения (отводнителни; жп съоръжения, вкл. тунели и мостове; подлези и надлези; контактна мрежа и електрозахранване; осигурителна техника и телекомуникации; шумозащитни съоръжения); реконструирани пресичания с техническа инфраструктура.~~

За подбора на операциите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

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

Текстово поле [1 000]

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

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква з), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели³

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти								
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
1	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП		RCO 49 — Дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии — TEN-T (основна и широкообхватна мрежа)	км	0,00	83,25 104,22
1	„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП		RCO 47 – Дължина на новите жп линии -TEN-T	км	0,00	2,80

Таблица 3: Показатели за резултатите											
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]

³ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

	(ЕФМДР)										
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR – 57 а – Степен на завършеност на TEN-T коридора на територията на страната	%	19,78 0	2020	60,83 8,14	НКЖИ	-
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизирани железопътни линии	Брой	0	2020			
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	„Развитие на стабилна, устойчива на изменение то на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	КФ	НП		RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт		0	2020			

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията⁴ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция

⁴ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФПР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	067 Реконструирани или модернизиран железопътни линии на TEN-T — основна мрежа	521 530 000,00 515 190 000,00
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	068 Реконструирани или модернизиран железопътни линии на TEN-T — широко обхватна мрежа	75 000 000,00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	596 530 000,00 590 190 000,00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	КФ	НП	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

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

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите⁵

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо.

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

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

2.1.1.1 Намеса на фондове

⁵ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), и) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка и):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, подобряване на свързаността и достъпността до Трансевропейската транспортна мрежа и важни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), посредством строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки и техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа и на пътните връзки.

Предвижда се завършване на основните направления, в които вече е инвестирано в предходните програмни периоди, което ще осигури по-добра свързаност на транспортната мрежа и подобряване на връзките със съседните страни.

За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. От първостепенно значение е завършването на автомагистрала „Струма“ през Кресненското дефиле.

За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е изграждането на автомагистрала „Русе – Велико Търново“ и на тунела под Шипка.

Посредством автомагистрала Русе-Велико Търново ще се осигури връзка с автомагистрала Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния).

Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ TEN-T мрежа „Русе – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“.

Посредством строителството, реконструкцията и рехабилитацията на пътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа и важните икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.), ще се повиши ефективността на инвестициите и ще се осигури последователност и непрекъснатост на транспортните потоци.

В допълнение на инвестициите по програмата, са предвидени средства от държавния бюджет за изграждането на отсечки по скоростен път Видин – София и за завършване на АМ Хемус.

1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2

Реализацията на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 е разделен на 2 етапа. Първият етап

(подготвителни дейности) се предвижда да бъде изпълнена в програмен период 2014-2020 г. Вторият етап обхваща новото строителство и рехабилитация на съществуващия път I-1 Е-79). В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор.

2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изграден пътен участък с приблизителна дължина 10,5 км и габарит Г10,50. В рамките на проекта се предвижда и изграждането на тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км.

3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“

В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изградена автомагистрала с приблизителна дължина 133 км и габарит А27. Трасето е разделено на 3 участъка: Русе-Бяла; обход на Бяла; Бяла – Велико Търново.

4. Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към ТЕН-Т мрежата

В рамките на проекта се предвижда осъществяване на дейности по изграждане и модернизация на пътни отсечки, допринасящи за свързването на ТЕН-Т мрежата с важни икономически центрове (земеделски райони, индустриални зони и др.), пристанища, летища, жп гари.

Подготовката за извършване на строителните дейности за проекта за изграждане на АМ Русе - Велико Търново е финансирана по ОПТТИ 2014-2020.

За всеки проект, предвиден за финансиране по програмата, етапа на подготовка до достигане на степен „зрял” проект е на следната фаза:

АМ „Струма“ Лот 3.2, ~~фаза II~~: налични предпроектни проучвания, идеен проект, ОВОС и АРП (ще бъдат извършени необходимите актуализации); предстоящи отчуждителни и тръжни процедури.

Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка: подготвена проектна документация (ще бъдат извършени необходимите актуализации); проведени отчуждителни процедури; стартирали и предстоящи тръжни процедури.

АМ Русе-Велико Търново: подготвена проектна документация; частично подготвени отчуждителни процедури; предстоящи отчуждителни и тръжни процедури.

Строителство, реконструкция и рехабилитация на пътни връзки към ТЕН-Т мрежата: подготвени проектни документации и процедури.

В допълнение има налични инвестиционни проекти за модернизация на пътната инфраструктура по други важни направления, за които ще се търсят алтернативни източници за финансиране на строителните дейности.

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

Текстово поле [2 000]

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на пътната инфраструктура, увеличаването на капацитета ѝ, подобряването на безопасността и сигурността на автомобилния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за подобряване на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. С извеждането на трафика от населените места и с подобрените експлоатационни характеристики на пътната мрежа, ще се избегнат задръстванията и ще се намалят шума и отделяните вредни емисии от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „Подобре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2, фаза 2

Трасето на АМ „Струма“ ~~е на „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и е част от коридор Ориент/Източно-средиземноморския. Автомагистралата осигурява пряк маршрут през България към Егейско море. Реализацията на проект АМ „Струма“, Лот 3.2 е разделен на 2 фази. Първата фаза (подготвителни дейности) се предвижда да бъде изпълнена в програмен период 2014-2020 г. Втората фаза обхваща новото строителство и рехабилитация на съществуващия път I-1 Е-79). В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор.~~

2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка

Проектът е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализацията му ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг. ~~В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изграден пътен участък с приблизителна дължина 10,5 км и габарит Г10,50. В рамките на проекта се предвижда и изграждането на тунел под връх Шипка с приблизителна дължина 3,2 км.~~

3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“

Трасето на проекта за изграждане на АМ „Русе-Велико Търново“ е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализирането на проекта ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско – Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг. ~~В рамките на проекта се предвижда изпълнението на следните основни дейности: изготвяне на технически проект; изпълнение на СМР; изпълнение на консултантски услуги и строителен надзор. С реализацията на проекта ще бъде изградена автомагистрала с приблизителна дължина 133 км и габарит А27. Трасето е разделено на 3 участка: Русе-Бяла; обход на Бяла; Бяла-Велико Търново.~~

За подбора на операциите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

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

Текстово поле [1 000]

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

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели⁶

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни</u>	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и	ЕФРР	Преход		RCO 43 - Дължина на новите пътища, получили подкрепа - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)	км	0	25.8

⁶ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

<u>връзки</u> “	интермодална TEN-T“							
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>връзки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 43 - Дължина на новите пътища, получили подкрепа - TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)	км	0	143.5
<u>2</u> „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>връзки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		<u>RCO 44 - Дължина на новите или модернизираните пътища (извън TEN-T)</u>	км	<u>0</u>	<u>100,0</u>

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория регион и	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>връзки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизираните пътища	Брой	<u>0</u>	2020	<u>1 474 000 000</u>	АПИ	
					RCR 55 а — Степен на завършеност на TEN-T коридора на територията на страната	%	0	2020	<u>100</u>	АПИ	

2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>вързки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити	RCR 55 — Годишен брой ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища RCR 55-a — Степен на завършеността на TEN-T коридора на територията на страната	Брой	0 1,450 млрд. %	2020 2020	6 250 000 000 2,215 млрд.	АПИ	
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>вързки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход	RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрена пътна инфраструктура	Брой часове	0	2020	6 026 000 730 млн.	АПИ	
2 „Развитие на пътна инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пъти</u> <u>вързки</u> “	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити	RCR 56 — Спестено време вследствие на подобрена пътна инфраструктура	Брой часове	0	2020	19 329 000 3,7 млн.	АПИ	

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията⁷ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), vii)

⁷ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	ЕФРР	Преход	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	056 Новопостроени или обновени автомагистралаи и пътища на TEN-T — основна мрежа	20150 000 000,00
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	056 Новопостроени или обновени автомагистралаи и пътища на TEN-T — основна мрежа	3490 190 000,00
<u>2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“</u>	<u>ЕФРР</u>	<u>Слабо развити</u>	<u>„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“</u>	<u>062</u> <u>Други реконструирани или подобрени пътища</u>	<u>100 000 000,00</u>

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	ЕФРР	Преход	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	20150 000 000,00
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска	ЕФРР	Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата,	01 Безвъзмездни средства	3490 190 000,00

транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “			интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“		
<u>2</u> „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	<u>ЕФРР</u>	<u>Слабо развити</u>	<u>„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“</u>	<u>01</u> <u>Безвъзмездни средства</u>	<u>100 000 000,00</u>

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	ЕФРР	Преход Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа <u>и пътни връзки</u> “	ЕФРР	Преход Слабо развити	„Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Не е приложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите⁸

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо.

Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“

СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: разширяване на метрото в София, включително закупуване на подвижен състав, създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София.

Постигнатите резултати от разширяването на мрежата на метрото в София през предходните програмни периоди и растящото търсене на транспортни услуги в столицата определят необходимостта от последващото ѝ развитие.

Последващото разширение на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа ще допринесе за ограничаване на високата употреба на автомобили, задръстванията и вредното въздействие върху околната среда.

Североизточният участък на Линия 3, Етап 3 – Лот 1 включва участъка от км. 4+300 – начало на МС 5 (намираща се под бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. Панайот Хитов), до км. 1+300 – МС 2 (в ж.к. Левски) и е с дължина 3 км. и 3

⁸ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

метростанции. МС 1, която е разположена на бул. Ботевградско шосе, непосредствено до колелото на трамвайната линия, е планирана за самостоятелно изграждане във връзка с предвидена автогара в района на трамвайната линия на бул. Ботевградско шосе.

Етап 3, Лот 2 (югоизточен участък) на Линия 3 включва участъка, започващ от входа на Военна академия на бул. Евлоги и Христо Георгиеви и преминаващ през кв. Гео Милев, ж.к. Слатина, покрай „Арена Армеец“ до бул. Цариградско шосе, с дължина 6 км и 6 метростанции.

За всеки проект, предвиден за финансиране по програмата, етапа на подготовка до достигане на степен „зрял“ проект е на следната фаза:

Проект: Етап 3 на Линия 3 – Лот 1 североизточен участък: налични предпроектни проучвания, идеен проект/ технически проект, ОВОС и АРП; изготвен и одобрен ПУП. По обявена обществена поръчка са внесени оферти от 11 кандидати и, предвид големия обем на офертите, се извършва оценка от 15 членна тръжна комисия.

Проект: Етап 3 на Линия 3 – Лот 2 югоизточен участък: налични предпроектни проучвания, идеен проект/ технически проект, ОВОС; изготвен ПУП; изготвена тръжна документация с готовност за обявяване на обществена поръчка до края на 2020 г.

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

Текстово поле [2 000]

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 1 (североизточен участък);
2. Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 2 (югоизточен участък).

Планираните операции ще допринесат за подобряването на интермодалността при превоза на пътници в гр. София (възел от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа), както и за повишаване на степента на използване на обществения транспорт, което ще спомогне за изграждането на устойчива транспортна система. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“ по Цел на политиката 2 – „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“, съгласно предложението за регламент. Проектите имат ясно изразени ползи, свързани основно с намаляване на трафика в столицата, посредством пренасочването му към метрото, което ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията на проектите ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии от транспорта в столицата. Предвижда се новите метро влакове да осигурят

значителна икономия на електроенергия, което от своя страна ще намали разходите за експлоатация.

За подбора на операциите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за реализация на секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

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

Текстово поле [1 000]

Потенциален бенефициент по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“, СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“ е „Метрополитен“ ЕАД.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели⁹

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
3	„Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска	ЕФРР	Преход		RCO 55 — Дължина на новите трамвайни линии и линии на метрото	км	3	9

⁹ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

мобилност“	мобилност“								
------------	------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заежост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
3	„Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход		RCR 63 — Годишен брой на пътниците, използващи нови/модернизирани трамвайни линии и линии на метрото	Брой	0 92 400 000	2021 ⁹	26 350 000 160 000 000	Метрополитен“ ЕАД	-

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹⁰ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3	ЕФРР	Преход	СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“	073 Инфраструктура за чист градски транспорт	180 14000 000.00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3	ЕФРР	Преход	СЦ „Насърчаване“	01	180 14000 000.00

¹⁰ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“			на устойчива мултимодална градска мобилност	Безвъзмездни средства	
---	--	--	---	-----------------------	--

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход	СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност	42 Градове и предградия	180 1400 000.00

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход	СЦ „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност	09 Не е приложимо	Не е приложимо

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

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, изграждане и модернизация на железопътни връзки с летища, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на гарови комплекси, жп възли и мултимодални връзки.

В допълнение на предвидените инвестиции по приоритет 1, за развитие на железопътната инфраструктура, се предвиждат инвестиции за изграждане на

железопътни връзки към летище Пловдив и летище Бургас, които ще подобрят интермодалността и ще създадат по-добри условия за ефективно използване и комбиниране на видовете транспорт. Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарните превози, осъществявайки връзка между железопътната инфраструктура и летищата в Пловдив и Бургас. Изграждането на железопътните връзки ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящо на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро-превозните услуги.

За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси.

Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др.

Предвижда се развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Дейностите включват модернизация на железен път, КМ, МКЦ и др.

За изпълнение на тези дейности се предвижда в рамките на този приоритет да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- изграждане на железопътна връзка към летище Бургас;
- изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив;
- модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир;
- модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София – сръбска граница;
- развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна.

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

Текстово поле [2 000]

Неприложимо

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

Текстово поле [1 000]

Потенциален бенефициент по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“, СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ е ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква г), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели¹¹

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), ii)

Таблица 2: Показатели за крайни продукти								
Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Преход		RCO 53 — Нови или модернизирани железопътни гари и спирки	Брой	0	11
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 53 — Нови или модернизирани железопътни гари и спирки	Брой	0	3

¹¹ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

3	„Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 54 — Интермодални връзки — нови или модернизирани	Брой	0	2
---	---	--	------	---------------	--	---	------	---	---

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория регион	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
3	„Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизиращи железопътни линии	Брой	0	2020			
3	„Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 58 — Годишен брой пътници по новопостроените, обновени, реконструирани или модернизиращи железопътни линии	Брой	0	2020			

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹² (не се прилага за ЕФМДР)

¹² Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	078 Мултимодален транспорт (TEN-T)	17 000 000.00
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	078 Мултимодален транспорт (TEN-T)	133 000 000.00

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	17 000 000.00
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	133 000 000.00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост
--

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	42 Градове и предградия	Неприложимо.

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“	ЕФРР	Преход Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Неприложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите¹³

Текстово поле [4 000 знака]

¹³ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ+.

Неприложимо.

Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

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

2.1.1.1 Намеса на фондове

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), i) iii) iv) v) vi);

Съответни видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка i):

Текстово поле [8 000]

Примерни допустими дейности: развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

С последващото развитие на информационните системи в транспорта ще се повиши сигурността и безопасността на движението.

Изграждането на съвременни системи за управление на железопътното движение обхващат дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове – дългосрочно планиране, краткосрочно планиране, диспечерско регулиране, оперативно отчитане, статистическа отчетност, изчисляване на инфраструктурни такси, подготвяне на данни за анализ, връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози и др. Необходимо е да се осигури оборудването със съвременни осигурителни системи.

Предвижда се изграждането на ERTMS и ETCS (първо ниво), извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.

За безопасността на автомобилното движение е необходимо да се предприемат мерки за подобряване на ефективността на наблюдението и контрола върху участниците в движението, установяване на автоматични устройства за контрол на режима на наблюдение на скоростта, модернизация на информационните системи, гарантиращи сигурност и безопасност, подобряване на организацията на движението. Следва да продължи развитието и надграждането на информационни системи за управление на автомобилния трафик по републиканската пътна мрежа.

Предвижда се доставка на допълнителни мултифункционални плавателни съдове и съоръжения, чрез които ще се допринесе за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунава и ще се предоставят необходимите данни и информация за адекватна

намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респ. повишаване на безопасността в реката. Предвижда се доставка на оборудване и надграждане на системи, чрез което ще се повиши качеството на предоставяната на потребителите информация.

Предвижда се доставка на многоцелеви аварийно-спасителни и патрулни кораби и специализирано оборудване, чрез които да се осъществяват функциите, свързани с осигуряването на безопасността и сигурността в морските пространства на България, както и реакцията при комбинирани инциденти /търсене и спасяване, пожари, замърсявания на морските пространства/. Предвижда се и изграждането на брегови център, който да упражнява общ контрол над корабоплаването в морските пространства на България, по отношение на спазването на международните правила за предпазване от сблъскване на море /COLREG/, изпълнението на изискванията към корабите по отношение на задължителните докладвания, както и цялостен контрол за предотвратяване на незаконното замърсяване от корабоплаването.

Предвижда се изграждането на пристанищни съоръжения (кейови стени, кейови съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, специализирани кейови места за аварийно-спасителна и патрулна дейност) за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт.

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

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

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

Текстово поле [1 000]

Потенциални бенефициенти по Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ са:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Специфични целеви територии, включително планираното използване на териториални инструменти — член 17, параграф 3, буква г), подточка iv)

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Междурегионални и транснационални видове действия — член 17, параграф 3, буква г), подточка v):

Текстово поле [2 000]

Неприложимо.

Планирано използване на финансовите инструменти — член — 17, параграф 3, буква з), подточка vi)

Текстово поле [1 000]

Неприложимо.

2.1.1.2 Показатели¹⁴

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква з), ii)

Приоритет	Специфична цел (застост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Етапна цел (2024 г.)	Целева стойност (2029 г.)
4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение	Км	0	166 167
					RCO 109 — Дължина на железопътните линии по TEN-T в експлоатация, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение	Км	0	51 50
4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	ЕФРР	Слабо развити		RCO 51 — Дължина на новите, обновени или модернизираните вътрешни водни пътища — TEN-T	км	0	236
4 „Иновации в	СЦ „Развитие	ЕФРР	Слабо		RCO 43 — Дължина на	км	0	143,5

¹⁴ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“		развити		новите пътища, получили подкрепа — TEN-T („основна“ и „широкообхватна“ мрежа)					
---	---	--	---------	--	---	--	--	--	--	--

Таблица 3: Показатели за резултатите

Приоритет	Специфична цел (заетост и растеж) или област на подпомагане (ЕФМДР)	Фонд	Категория региони	ID [5]	Показател [255]	Мерна единица	Базов сценарий или референтна стойност	Референтна година	Целева стойност (2029 г.)	Източник на данните [200]	Коментари [200]
4	„Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити Преход Слабо развити Преход		RCR 58 — Годишен брой пътници по подпомаганите железопътни линии RCR 59 — Товарни превози с железопътен транспорт	Брой	0 0 0 0	2020 2020 2020 2020			
4	„Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити		RCR 55 — Ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизираните пътища RCR 60 — Товарни превози по вътрешни водни пътища	Брой	0	2020	1.474 млрд.	АПИ	

2.1.1.3 Индикативно разпределение на програмните средства (ЕС) в зависимост от вида на интервенцията¹⁵ (не се прилага за ЕФМДР)

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква г), vii)

Таблица 4: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	063Цифровизация на транспорта път	15 000 000.00
				070Цифровизация на транспорта железници	8 410 000.00
				071Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)	15 000 000.00
				084Цифровизация на транспорта: други видове транспорт	15 000 000.00
				082Вътрешни водни пътища и пристанища (TEN-T)	
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	070Цифровизация на транспорта железници	8 410 000.00
				071Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)	

Таблица 5: Измерение 2 – Форма на финансиране					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта,	ЕФРР	Слабо развити	СЦ „Развитие на стабилна,	01 Безвъзмездни	<u>53 410 000.00</u>

¹⁵ Преди междинния преглед през 2025 г. за ЕФРР, ЕСФ+ и КФ — разпределение само за периода 2021—2025 г.

модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“			устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	средства	61 820 000.00
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	01 Безвъзмездни средства	8 410 000.00 53 410 000.00

Таблица 6: Измерение 3 – Териториален механизъм за изпълнение и териториална насоченост

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	48 Няма териториална насоченост	Не е приложимо

Таблица 7: Измерение 6 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Специфична цел	Код	Сума (EUR)
4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“	ЕФРР	Слабо развити Преход	СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“	09 Не е приложимо	Не е приложимо

2.1.2 Специфична цел за преодоляване на материалните лишения

Позоваване: Член 17, параграф 3; POP

Вид помощ

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Основни целеви групи

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Декриптиране на национални или регионални схеми за подпомагане

Текстово поле [2 000 знака]

Неприложимо.

Критерии за подбор на операциите¹⁶

Текстово поле [4 000 знака]

Неприложимо.

2.Т. Приоритет за техническа помощ

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква д); Член 29, член 30, член 31, член 89, POP

Описание на техническата помощ по фиксирани плащания — член 30

Текстово поле [5 000]

Дейност 1 Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.) и подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.:

- подготовка на проучвания, анализи и оценки във връзка с изпълнението и приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- извършване на специализирани дейности по верификация, контрол и одит във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- подготовка на необходими документи във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- изпълнение на предвидените комуникационни дейности и дейности по информация и публичност, във връзка с приключването на ОПТТИ 2014-2020 г., включително провеждане на заключителните заседания на Комитета за наблюдение на програмата;
- подпомагане на подготовката на програмата за периода 2028-2034 г.

Дейност 2 Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата:

- осигуряване въвеждането на мотивационна схема за служителите на

¹⁶ Само за програми, ограничени до специфична цел, посочена в член 4, параграф 1, буква в), точка vii) от регламента за ЕСФ + .

Управляващия орган и на бенефициентите по програмата за извършване на работа и полагане на извънреден труд по управление и изпълнение на дейностите, във връзка със Структурните и инвестиционни фондове;

- обезпечаване на разходи за възнаграждения, допълнително заплащане и осигурителни вноски на служителите – в съответствие с разработените национални правила;
- разработване и прилагане на стратегия за развитие на човешките ресурси, включваща процедури за назначаване, развитие на персонала, механизъм за задържане на персонала и др.;
- осигуряване на средства за настаняване и командировъчни за служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, например за извършване на одити и проверки на място, пътувания в чужбина, във връзка с дейностите по програмата;
- подготовка, организиране и провеждане на специализирани обучения на служителите, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по Структурните и Кохезионния фондове, в това число разходи за наемане на зали и оборудване, такси за обучители, такси за участие в обучителни курсове на служителите, подготовка и копиране на материали, както и кетъринг, в случай че е подходящо;
- 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 програмиране/идентифициране, подготовка, финансово управление, наблюдение, отчетност и контрол на изпълнението на проектите по програмата;
- организация на дейността на Комитета за наблюдение на програмата, на заседанията на под-комитетите за наблюдение, в случай че бъдат създадени в процеса на изпълнение на програмата (включително административни и логистични разходи);
- организация на семинари и конференции, работни срещи, включително разходи за зала, за наем на мултимедийно оборудване, озвучителни системи, изготвяне, копиране/отпечатване и раздаване на протоколи и др. документи, както и устен и писмен превод и кетъринг при необходимост;
- помощ от международни финансови институции в специфични области като разработване на секторни политики, подкрепа в управлението на проекти, мерки за изграждане на капацитет и др.;
- разработване на методика за управление на дейностите по републиканските пътища (обследване, анализ, планиране);

Дейност 3 Ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта:

- 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;

- подготовка и актуализация на предпроектни и технически проучвания, бази данни и др.;
- разработване и изпълнение на план за мониторинг на околната среда;
- разработване на наръчник за подготовка и изпълнение на мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда при реализацията на инфраструктурните проекти;
- разработване на механизъм за определяне и оценка на риска и предприемане на ефективни и съответстващи мерки за превенция на измамите и корупционните практики при изпълнението на програмата;
- предоставяне на техническа помощ, включително проучвания, анализи и оценки (предварителни, текущи и последващи), както и консултантски услуги от национални и международни експерти, във връзка с различни аспекти на системата за управление и изпълнение на дейностите по Структурните и инвестиционни фондове, в това число и изготвяне на тръжни спецификации;
- специализирана външна експертиза при изпълнението на дейности по мониторинг, управлението и финансов контрол на програмата;
- подготовка на проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали/пристанищни съоръжения в Република България, включително подготовка на схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали/пристанищни съоръжения в Република България;
- 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;
- разпространяване на информация и популяризиране на ниво програма, включително изготвяне, копиране/ отпечатване и публикуване на промоционални материали, използване на съответните медии и комуникационни инструменти (печатни издания, изложби, табели, радио, телевизия, видео/ DVD материали, интернет страници), включително и целевите инициативи за укрепване на ролята и мястото на програмата сред различните партньорски организации, инициативите за популяризиране на програмата посредством представяния, достъпни за хората с увреждания (разходи за място на провеждане и лектори, за отпечатване и популяризиране, създаване на интернет страници, превод, и използване услугите на посредници);
- провеждане на социологически проучвания.
- 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.

Потенциални бенефициенти по приоритета са:

- Управляващ орган на ОПТСТИ 20214-20270 г.
- Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- „Метрополитен“ ЕАД
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Описание на техническата помощ по плащанията, които не са свързани с разходи — член 31

Текстово поле [3 000]

Неприложимо.

Таблица 8: Измерение 1 – Област на интервенция					
Приоритет №	Фонд	Категория региони	Код	Сума (EUR)	
5 „Техническа помощ“	КФ	<u>НП</u> Региони в преход Слабо развити	140	Информация и комуникация	<u>1 609 670,00</u> 500 000,00
			141	Подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол	<u>4 740 000,00</u> 2 740 000,00
			142	Оценка и проучвания, събиране на данни	<u>6 000 000,00</u> 3 000 000,00
			143	Укрепване на капацитета на органите на държавите членки, бенефициерите и съответните партньори	<u>19 300 330,00</u> 9 500 000,00

--	--	--	--	--

Таблица 9: Измерение 5 — Допълнителни тематични области във връзка с ЕСФ+

Приоритет №	Фонд	Категория региони	Код	Сума (EUR)
5 „Техническа помощ“	КФ	<u>НП Региони в преход</u> Слабо развити	09 Не е приложимо	Не е приложимо

1. Финансов план

Позоваване: Член 17, параграф 3, буква е), i)- iii); Член 106, параграфи 1—3, член 10; Член 21; POP