

Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013

ГОДИШЕН ДОКЛАД 2007 г.



*Финална версия – 16.06.2008 г.*

**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА**

**ДИРЕКЦИЯ „КООРДИНАЦИЯ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ” –**

**УПРАВЛЯВАЩ ОРГАН**

**ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ” 2007-2013**

**ГОДИШЕН ДОКЛАД**

**2007 г.**



По-близо, по-близки...

## РЕЗЮМЕ

Съгласно чл. 67 от Регламент (ЕО) 1083/2006 за първи път през 2008 г. и до 30 юни всяка година Управляващият орган трябва да изпраща на Комисията годишен доклад за изпълнението на Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013. С цел да се получи по-ясна картина за изпълнението на програмата, докладът съдържа информация за напредъка по изпълнението на проекти на ниво приоритетни оси и за финансовото изпълнение на програмата, както и действия за осигуряване качеството и ефективността на изпълнението на ОПТ, предприети от УО, включващи мерки за мониторинг и оценка и комуникационния план и мерки за публичност. Отчитайки факта, че ОПТ бе подписана в края на 2007 г., докладът отразява реално постигнатия напредък по изпълнението през 2007 г.

Като част от Националната стратегическа референтна рамка (НСРР), Оперативна програма „Транспорт” (ОПТ) определя стратегическото развитие на транспортния сектор за периода 2007 – 2013 г. за постигане на целта „Сближаване” на ЕС, съфинансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие.

Оперативна програма „Транспорт” е изготвена в изпълнение на:

- Постановление на Министерския съвет № 171/02.08.2002, допълнено и изменено от Постановление на Министерския съвет № 12/19.01.2004 относно създаването на Координационен съвет за Националния план за развитие/НСРР и процеса на изготвяне на програмни документи за участието на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС
- Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006
- Глава 21 “Регионална политика и координация на структурни инструменти”

Целта на Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. е развитието на железопътната, пътната и водната инфраструктура, както и стимулиране на развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

Приоритетите на програмата трябва да допринесат за постигане на приоритетите на Стратегията за устойчиво развитие на ЕС с цел да се осигури по-добро качество на живота, сега и за бъдещите поколения, да се стимулира балансираното и справедливо икономическо развитие, опазването на околната среда и социалната справедливост. Те са в съответствие с проекта на Национална транспортна стратегия, с Националната стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата в България и с Плана за действие за периода 2006-2015 г.

Програмата е фокусирана върху няколко стратегически цели и приоритети, които ще бъдат постигнати чрез серия от действия, които да допринесат за интеграцията на националната транспортна система в транспортната мрежа на ЕС.

Стратегическите цели на транспортната политика са: развитие на устойчив транспорт, интегриране на националната транспортна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, баланс между отделните видове транспорт. Постигането на тези цели е необходимо условие за устойчивия и балансиран дългосрочен икономически растеж.

В тази връзка изпълнението на ОПТ е в съответствие със Стратегическите насоки на Общността и в частност с Насока 1.1. „Превръщане на Европа и нейните региони в по-привлекателно място за инвестициите и заетостта”, 1.1.1. „Разширяване и подобряване на транспортната инфраструктура” от Решение на Съвета 2006/702/ЕО относно стратегическите насоки на Общността за сближаване.

Изпълнението на ОПТ допринася също така директно за постигането на две от специфичните средносрочни цели на Националната стратегическа референтна рамка за периода 2007-2013 г., а именно:

- Повишаване на конкурентноспособността на икономиката за постигане на висок и устойчив растеж
- Развитие на човешкия капитал за осигуряване на по-висока заетост, доходи и социална интеграция и за постигането на стратегическите приоритети на НСРР.

## СЪДЪРЖАНИЕ

## Резюме

Абревиатура.....	5
Списък с представените таблици.....	7

I. Идентификация.....	9
-----------------------	---

II. Общ преглед на изпълнението на ОП „Транспорт”.....	9
--	---

1. Анализ на напредъка и на постигнатите резултати.....	9
---	---

1.1 Физически напредък на изпълнението на ОПТ.....	9
--	---

1.2 Финансово изпълнение на ОПТ.....	20
--------------------------------------	----

1.3 Предоставена помощ, представена по целеви групи.....	27
--	----

1.4 Възстановен или повторно използван принос.....	27
--	----

1.5 Възникнали значими проблеми и предприети мерки за отстраняването им.....	27
--	----

1.6 Съществени изменения по смисъла на член 57 от Регламент (ЕО)1083/2006.....	28
--	----

2. Изпълнение на ОПТ по приоритетни оси през 2007 година.....	28
---	----

2.1.Приоритетна ос I – „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”.....	28
---	----

Напредък.....	31
---------------	----

2.2.Приоритетна ос II – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”.....	33
--	----

Напредък.....	36
---------------	----

2.3.Приоритетна ос III – „Подобряване на интермодалността при превозите на пътниците и товарите”.....	40
---	----

Напредък.....	45
---------------	----

2.4 Приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”.....	48
--	----

Напредък.....	53
---------------	----

2.5.Приоритетна ос V – „Техническа помощ”.....	58
--	----

III. Дейности за осигуряване на качествено изпълнение на ОП „Транспорт”.....	63
--	----

1. Мерки за мониторинг и оценка.....	63
--------------------------------------	----

Информационна система за управление и наблюдение на средствата от Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (ИСУН).....	65
---	----

Административен капацитет.....	66
--------------------------------	----

Ред и условия за събиране на данни за изпълнение на проектите.....	68
--	----

2. Комитет за наблюдение.....	70
-------------------------------	----

Обща информация.....	70
----------------------	----

Заседания на КН на ОПТ през 2007 г.....	72
---	----

3. Комуникационен план и мерки за публичност.....	73
---	----

4. Одит на дейности и проекти.....	75
------------------------------------	----

5. Използване на техническа помощ.....	77
--	----

6. Информация за разминаването между общностното и българското законодателство.....	78
---	----

7. Мерки за осигуряване на кохерентност с политиките на Общността.....	79
--	----

## Абревиатура

АМ – Автомагистрала

БТК – Българска телекомуникационна компания

БУЛРИС – Българска речна информационна система

ГД – Главна дирекция

ЕК – Европейска комисия

ЕИБ – Европейска инвестиционна банка

ЕИФ – Европейски инвестиционен фонд

ЕО – Европейски общности

ЕФРР – Европейски фонд за регионално развитие

ЕС – Европейски съюз

ЗИП – Звено за изпълнение на проекти

ЗООС – Закон за опазване на околната среда

ЗУТ – Закон за устройство на територията

ИА – Изпълнителна агенция

ИСУН – Информационна система за управление и наблюдение на средствата от  
структурните и Кохезионния фонд на Европейския съюз

КН – Комитет за наблюдение

КП – Комуникационен план

КПП – Координация на програми и проекти

КФ – Кохезионен фонд

МОСВ – Министерство на околната среда и водите

МРРБ – Министерство на регионалното развитие и благоустройството

МС – Министерски съвет

МС – метро-станция

МТ – Министерство на транспорта

МФ – Министерство на финансите

МФИ – Международни финансови институции

НИПК – Национален институт за паметниците на културата

НК ”ЖИ” – Национална компания „Железопътна инфраструктура”

ОВОС – Оценка на въздействието върху околната среда

НСРР – Национална стратегическа референтна рамка

НФ – Национален фонд

ООН – Организация на обединените нации

ОП – Оперативна програма

ОПТ – Оперативна програма „Транспорт”

ПМС – Постановление на Министерски съвет

ПУП – Подробен устройствен план

РИОСВ – Регионална инспекция за опазване на околната среда и водите

РОРИС – Румънска речна информационна система

СОС – Столичен общински съвет

СЦИЕ – Страните от Централна и Източна Европа

ТЕС – Технически експертен съвет

УО – Управляващ орган

ФАР (PHARE) – програма, основен предприєдинителен финансов инструмент на ЕС за  
сътрудничество със страните от Централна и Източна Европа

ФРПИ – Фонд „Републиканска пътна инфраструктура”

JASPERS - съвместна инициатива на ЕК, ЕИБ и ЕБВР за предоставяне на техническа помощ  
при подготовката на големи инфраструктурни проекти

МАТРА – програма, финансирана от холандското Министерство на външните работи,  
целяща да подкрепи процеса на социална трансформация в СЦИЕ

TEN-T – Транс-европейска транспортна мрежа

VTMIS – Система за управление на морския трафик

Списък с представените таблици

Таблица 1: Съществени индикатори за изпълнението на ОПТ като цяло

Таблица 2: Физически напредък на изпълнението на ОПТ по количествено измерими индикатори за програмния период 2007 – 2013 година

Таблица 3: Разпределение на помощта от ЕС в евро по приоритетни оси

Таблица 4: Финансов план на помощта в евро от европейските фондове по ОПТ за 2007 г.

Таблица 5: Прогнозни плащания в евро за 2007 г. и 2008 г. от Кохезионния фонд и ЕФРР за Оперативна програма „Транспорт“

Таблица 6: Индикативно разпределение на отпускнатите средства в евро от ЕС по фондове и приоритетни оси

Таблица 7: Финансово изпълнение в евро на ОПТ през 2007 година по приоритетни оси и източници на финансиране

Таблица 8: Разпределение на отпускнатите средства от помощта на Общността за ОПТ по категории

Таблица 9: Физически напредък по приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

Таблица 10: Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

Таблица 11: Физически напредък на приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

Таблица 12: Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

Таблица 13: Физически напредък на приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ през 2007 година

Таблица 14: Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ през 2007 година

Таблица 15: Физически напредък по приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“ през 2007 година

Таблица 16: Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“ през 2007 година.

Таблица 17: Физически напредък на приоритетна ос V „Техническа помощ“ през 2007 година

Таблица 18: Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос V „Техническа помощ” през 2007 година

Таблица 19: Директиви в областта на транспортната политика, транспонирани в българското законодателство през 2007 година



**I. ИДЕНТИФИКАЦИЯ**

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА	Цел: „Сближаване”
	Допустима област: България
	Програмен период: 2007-2013 г.
	Номер на програмата (CCI №): 2007BG161PO004
	Име на програмата: Оперативна програма „Транспорт”
ГОДИШЕН ДОКЛАД ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО	Година на докладване: 2007 г.
	Дата на одобрение на годишния доклад от Комитета за наблюдение: 16.06.2008 г.

**II. Общ преглед на изпълнението на ОП „Транспорт”****1. Анализ на напредъка и на постигнатите резултати****1.1 Физически напредък на изпълнението на ОПТ**

В таблица 1 е представена обобщена информация за физическите индикатори съществени за изпълнението на ОПТ като цяло.

**Таблица 1: Съществени индикатори за изпълнението на ОПТ като цяло**

Индикатори		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
Построени железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				3659,9					3684	
	Базова стойност	3648									
Рехабилитирани железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				707,7					1231	
	Базова стойност	450									
Електрифицирани железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				3296,9					3321	
	Базова стойност	3285									
Построени автомагистрала	Постигнат резултат	0									0

(км)	Целева стойност				399					537,7	
	Базова стойност	331,2									
Построени околоръстни пътища (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				13,9					42,3	
	Базова стойност	0									
Рехабилитирани първокласни пътища (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				290					880	
	Базова стойност	0									
Изградени метро-линии (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				20					24,8	
	Базова стойност	9,9									
Изградени метро-станции (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				17					25	
	Базова стойност	8									
Модернизирани интермодални терминали (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1					1	
	Базова стойност	0									
Част от морските пътища покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				39,9					100	
	Базова стойност	10,3									
Част от речните пътища по р. Дунав покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				36,4					100	
	Базова стойност	5,10									

През 2007 г. бе постигнат напредък в различна степен по подготовката за изпълнението на проекти от всички приоритетни оси. Като се вземе предвид относително краткото време след официалното одобряване на програмата, извършените дейности по отделните проекти се изразяват главно в стартиране на отчуждителни процедури, изготвяне на тръжна документация, разработване на технически задания и спецификации, изготвяне на доклади по ОВОС, извършване на археологически проучвания. През 2007 г. започна и подготовката на комуникационен план и изпълнението на мерките за публичност по ОПТ. С цел привеждане на българското законодателство в областта на транспортната политика в

съответствие с Общностното, бяха извършени съответни изменения в националното законодателство.

В Таблица 2 е представена информация за физическия напредък на ОПТ по количествено измерими индикатори за програмния период 2007 – 2013 година.

**Таблица 2: Физически напредък на изпълнението на ОПТ по количествено измерими индикатори за програмния период 2007 – 2013 година**

Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос I - Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси</b>										
Спестени часове (хиляди за година)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			0.76					2,3	
	Базова стойност	0								
Спестени евро (милиони за година)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			0.79					2,39	
	Базова стойност	0								
Средна скорост (км/ч)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			106.6					114,2	
	Базова стойност	102,9								
Капацитет за трафик (влакове на ден)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			2393.7					2645	
	Базова стойност	2270								
Построени железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			3659.9					3684	
	Базова стойност	3648								
Рехабилитирани железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			707.7					1231	
	Базова стойност	450								
Електрифицирани железопътни линии (км)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			3296.9					3321	
	Базова стойност	3285								

Индикатори		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос II - Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси</b>											
Спестени часове (хиляди на ден)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				440.8					1336,4	
Спестени евро (милиони на ден)	Базова стойност	0									
	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				0.4					1,23	
	Базова стойност	0									
Спестени оперативни разходи/1000 км. (VOC)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност										
● За леки превозни средства ● За тежкоговорни превозни средства	Базова стойност	0			13.73					41,62	
	Постигнат резултат	254,99			32.46					98,39	
Намаляване катастрофите на пътя (брой)	Целева стойност										
	Базова стойност	1171			1171					585	
Средна скорост на първокласната пътна мрежа (км/ч) ● За леки превозни средства ● За тежкоговорни превозни средства	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				60					80	
Базова стойност	Постигнат резултат	50									
	Целева стойност	40			50					70	

Индикатори		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
Построени автомагистралаи (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				399					537,7	
	Базова стойност	331,2									
Построени околновръстни пътища (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				13,9					42,3	
	Базова стойност	0									
Рехабилитирани първокласни пътища (км)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				290					880	
	Базова стойност	0									

Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос III - Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари</b>										
Спестени часове (хиляди на ден)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			19,9					60,5	
Спестени евро (милиони на ден)	Базова стойност	0								
	Постигнат резултат	0								0
Пътници използващи метро (брой)	Целева стойност			4,2					12,8	
	Базова стойност	0								
Пътници използващи метро (брой)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				132700				260000	
Брой обработени товари (TEU на седмица)	Базова стойност	70000								
	Постигнат резултат	0								0
Средна скорост за градски транспорт по централни маршрути (км/ч)	Целева стойност				1000				1000	
	Базова стойност	100								
Капацитет на метро системата (брой вагони)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				22,5				40	
Работен капацитет на интермодалните терминали (TEU/седмица)	Базова стойност	14								
	Постигнат резултат	0								0
Работен капацитет на интермодалните терминали (TEU/седмица)	Целева стойност				65				102	
	Базова стойност	48								
Работен капацитет на интермодалните терминали (TEU/седмица)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				1500				1500	
Работен капацитет на интермодалните терминали (TEU/седмица)	Базова стойност	500								
	Постигнат резултат									

Изградени метро- линии (км)	Постигнат резултат	0																		0
	Целева стойност								20											24,8
Изградени метро- станции (брой)	Базова стойност	9,9																		
	Постигнат резултат	0																		0
Модернизирани интермодални терминали (брой)	Целева стойност								17											25
	Базова стойност	8																		
Дължина на железопътните линии на терминалите за комбиниран транспорт (км)	Постигнат резултат	0																		0
	Целева стойност								1											1
Зони, подготвени за товарни селища в (кв. м.)	Базова стойност	0																		
	Постигнат резултат	0																		0
	Целева стойност								132000											400000
	Базова стойност	0																		



Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос IV – Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно водни пътища</b>										
Част от морските пътища покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			39,9						100
	Базова стойност	10,3								
Част от речните пътища по р. Дунав покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			36,4					100	
	Базова стойност	5,10								
Спестени разходи при прехвърлянето от железопътен към вътрешноводен транспорт за км (евро)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			0,01					0,03	
	Базова стойност	0								
Наблюдавани брегови дължини (морски мили)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				95				238,4	
	Базова стойност	24,7								
Наблюдавани речни дължини (км)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				126,6				407,7	
	Базова стойност	24								
Плавателен период през годината (%)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				70				83	
	Базова стойност	64								
Изпълнение на VTMS (брой)	Постигнат резултат	0								0

	Целева стойност																		1 с	подобрен капацитет – нови съоръжения и софтуер			
	Базова стойност	1 с	ограничен капацитет																				
Речна информационна система (брой)	Постигнат резултат	0																					0
	Целева стойност																						1
Дължина на участъци за коригиране (км)	Базова стойност	0																					0
	Постигнат резултат	0																					0
	Целева стойност									17,4													0
	Базова стойност	26																					

Индикатори		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос V - Техническа помощ</b>											
Общ генерален план за транспорта (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1						1
	Базова стойност	0									
Стратегически бизнес план за развитието на железопътния транспорт (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1						1
	Базова стойност	0									
Изпълнение на комуникационния план на ОПГ (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1						1
	Базова стойност	0									
Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1						1
	Базова стойност	0									
Обучени хора в съответствие с програмите за обучение (%)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				100%						100%
	Базова стойност	0									
Дейности за информация и публичност на национално ниво (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				9						24
	Базова стойност	0									

## **1.2 Финансово изпълнение на ОПТ през 2007 година**

По време на програмния период 2007-2013 г. изпълнението на ОПТ ще се финансира от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране, бюджета на TEN-T и заеми от банки. За да се посрещнат нуждите за опростяване и децентрализиране, програмирането и финансовото управление ще бъдат изпълнявани на ниво приоритет.

В таблица 3 е представено разпределението на помощта от ЕС в евро по приоритетни оси.

Финансовият план на ОП „Транспорт“ е базиран на финансовия план на Националната стратегическа референтна рамка (НСРР) на Република България за 2007-2013 г. и оценките са направени, за да отговарят на приоритетните нужди за развитие на националната транспортна инфраструктура.

**Таблица 3: Разпределение на помощта от ЕС в евро по приоритетни оси**

Приоритетна ос – Европейски фонд	Финансиране от Общността	Национално съфинансиране	Национално съфинансиране		Общо финансиране	Съотношение на финансирането от европейски фондове	За информация	
			Национално публично финансиране	Национално частно финансиране			Финансиране от ЕИБ	Друго финансиране
	(а)	(б) = (в) + (г)	(в)	(г)	(д) = (а) + (б)	(е) = (а) / (д)		
Приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” - КФ	464 000 000	116 000 000	116 000 000	0	580 000 000	80 %	0	0
Приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” - КФ	791 669 892	197 917 473	197 917 473	0	989 587 365	80 %	0	0
Приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари” - ЕФРР	179 429 731	31 664 070	31 664 070	0	211 093 801	85 %	0	0
Приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища - ЕФРР	133 322 500	23 527 500	23 527 500	0	156 850 000	85 %	0	0
Приоритетна ос V „Техническа помощ” - ЕФРР	56 057 500	9 892 500	9 892 500	0	65 950 000	85 %	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>1 624 479 623</b>	<b>379 001 543</b>	<b>379 001 543</b>	<b>0</b>	<b>2 003 481 166</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

Съгласно действащите регламенти, приносът от фондовете за всеки приоритет може да бъде обект на следните горни граници:

- До 80 % от публичните разходи съфинансирани от КФ
- До 85 % от публичните разходи съфинансирани от ЕФРР.

Заложената във финансовия план на ОПТ помощ от европейските фондове за 2007 година е, както следва:

**Таблица 4:** Финансов план на помощта в евро от европейските фондове по ОПТ за 2007 г.

Година	ЕФРР	Кохезионен фонд	Общо
	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
<b>2007</b>			
В региони без преходна подкрепа	26 821 961	94 301 144	121 123 105
В региони с преходна подкрепа	0	0	0
<b>Общо за 2007</b>	<b>26 821 961</b>	<b>94 301 144</b>	<b>121 123 105</b>

Бюджетът на TEN-T, Кохезионния фонд и ЕФРР играят важна роля при подпомагането на TEN-T проектите посредством директна безвъзмездна помощ (Таблицы 4 и 5). ЕИБ и ЕИФ могат да участват в съответствие с възможностите, залегнали в техните статута в програмирането на помощта от фондовете.

**Таблица 5:** Прогнозни плащания в евро за 2007 г. и 2008 г. от Кохезионния фонд и ЕФРР за Оперативна програма „Транспорт”

Планирани разходи в евро по проекти от ОП „Транспорт”				
Източник на средствата	Период			
	01.01.2007 г. – 31.07.2007 г.	01.08.2007 г. – 31.12.2007 г.	01.01.2008 г. – 31.07.2008 г.	01.08.2008 г. – 31.12.2008 г.
Кохезионен фонд	0	19 360 000	50 351 900	36 368 200
Европейски фонд за регионално развитие	0	1 750 000	28 298 500	23 777 510
<b>Общо</b>	<b>0</b>	<b>21 110 000</b>	<b>78 650 400</b>	<b>60 145 710</b>

**Таблица 6:** Индикативно разпределение на отпуснатите средства в евро от ЕС по фондове и приоритетни оси

Фондове на ЕС		Национално съфинансиране	Фондове на ЕС и национално съфинансиране	% от общия бюджет на ОПТ
КФ	ЕФРР			
1	2	3	4=1+2+3	5
<b>Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси</b>				
	X	116 000 000, 00	580 000 000, 00	~28.95%
	X	20%	100%	
<b>Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси</b>				
	X	197 917 473,00	989 587 365, 00	~49.39%
	X	20%	100%	
<b>Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари</b>				
X	179 429 731, 00	31 664 070,18	211 093 801,18	~10.54%
X	85%	15%	100%	
<b>Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища</b>				
X	133 322 500,00	23 527 500, 00	156 850 000, 00	~7.83%
X	85%	15%	100	
<b>Техническа помощ</b>				
X	56 057 500, 00	9 892 500, 00	65 950 000, 00	~3.29%
X	85%	15%	100%	
<b>Общо:</b>				
	<b>1 255 669 892, 00</b>	<b>379 001 543, 18</b>	<b>2003 481 166, 18</b>	<b>100%</b>

Отчитайки факта, че през 2007 г. няма одобрени апликационни форми, през този отчетен период не са извършени плащания по програмата (Таблица 7 „Финансово изпълнение в евро на ОПТ през 2007 по приоритетни оси и източници на финансиране“ и Таблица 8 ” Разпределение на отпускнатите средства от помощта на Общността за ОПТ по категории”).



**Таблица 7:** Финансово изпълнение в евро на ОПТ през 2007 година по приоритетни оси и източници на финансиране

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи <sup>(1)</sup>	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основни национални транспортни оси“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0
Приоритетна ос II „Развитие на пътна инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0
Приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0
Приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно водни пътища“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи <sup>(1)</sup>	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос V „Техническа помощ“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0
<b>Общ сбор</b>	0	0	0	0	0
Общо в общия сбор за райони, допустими за временна помощ					N/A
Общо в общия сбор за райони, недопустими за временна помощ					N/A
ЕСФ тип разходи в общия сбор, когато оперативната програма се съфинансира от ЕФРР <sup>(2)</sup>					N/A
ЕФРР тип разходи в общия сбор, когато оперативната програма се съфинансира от ЕСФ <sup>(2)</sup>					N/A
<sup>(1)</sup> Приложимо е само към оперативните програми, представени в обща сума					
<sup>(2)</sup> Това поле следва да бъде попълнено, когато оперативната програма се съфинансира от ЕФРР или ЕСФ, в случаите, при които се използва възможността по член 34, ал. 2 от Регламент (ЕО) № 1083/2006					

**Таблица 8:** Разпределение на отпуснатите средства от помощта на Общността за ОПТ по категории

<b>Комбиниране на кодове от измерения 1 – 5***</b>					
Код * Измерение 1 Приоритетна тема	Код * Измерение 2 Форма на финансиране	Код * Измерение 3 Територия	Код * Измерение 4 Стопанска дейност	Код * Измерение 5 Местонахождение	Сума в евро **
17	01	00	00	BG	0
21	01	00	00	BG	0
22	01	00	00	BG	0
26	01	01	00	BG	0
27	01	01	00	BG	0
28	01	00	00	BG	0
32	01	00	00	BG	0
85	01	00	00	BG	0
<b>Общо</b>					<b>0</b>
* За всяко измерение категориите следва да се кодират според типвата им класификация					
** Размер на помощта на Общността за всяка комбинация от категории					
*** Информацията представя заложените по стартиралите схеми параметри					

**1.3 Предоставена помощ, представена по целеви групи**

Оперативната програма Транспорт е съфинансирана от ЕФРР и КФ.

Информацията ще бъде следена по целеви групи, сектори или региони (когато е приложимо).

**1.4 Възстановен или повторно използван принос** (информация за усвояването на възстановен или повторно използван принос, вследствие анулиране на определен принос, в приложение на членове 57 и 98, ал. 2 от Регламент (ЕО) № 1083/2006.

Към момента няма събитие, довело до усвояването на възстановен или повторно използван принос.

**1.5 Възникнали значими проблеми и предприети мерки за отстраняването им**

Към момента няма идентифицирани значими проблеми.

## **1.6 Съществени изменения по смисъла на член 57 от Регламент (ЕО) 1083/2006 (ако е приложимо)**

Към момента на докладването – 31.12.2007 г. не са настъпили съществени изменения по смисъла на член 57 от Регламент (ЕО) 1083/2006.

## **2. Изпълнение на ОПТ по приоритетни оси през 2007 година**

### **2.1. Приоритетна ос I – „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”**

Предвидените инвестиции за финансиране на проекти по първата приоритетна ос на ОПТ възлизат на 580 млн. евро. Дейностите се съфинансират от Кохезионния фонд на ЕС. Основните проекти, предвидени да бъдат финансирани по приоритетна ос I, са следните:

- „Модернизация на железопътната линия Видин – София”
- „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”
- „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив”
- „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир”

Целта на тази приоритетна ос е изграждане и развитие на основната железопътна инфраструктура от национално, трансгранично и европейско значение съгласно TEN-T проект 22 и в останалите участъци от транс-европейската транспортна мрежа и да се подобри оперативната съвместимост по основните железопътни пътища.

Приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси” обхваща дейности, които са тясно свързани и имат следните специфични измерими цели:

- Модернизация, рехабилитация и електрификация на участъци от железопътната инфраструктура по транс-европейските транспортни оси, с национално и общоевропейско значение.
- Модернизация, рехабилитация и електрификация на железопътни участъци, свързващи основните железопътна мрежа на Република България с основните железопътни мрежи на съседните страни.

Изпълнението на планираните проекти допринася за подобряване на основната вътрешна железопътна мрежа с цел пълното интегриране на вътрешния транспортен капацитет към транспортния капацитет на региона и ще позволи на товарните оператори да предоставят услуги в избрания от тях мащаб.

Дейност 1: Строителство, рехабилитация, модернизация и електрификация на железопътни линии и участъци по транс-европейските транспортни оси и прилежащата им инфраструктура от национално, трансгранично и европейско значение.

Подобряването на железопътната инфраструктура е фокусирано върху постигането на стандартите за качество на ЕС и осигуряване на взаимодействие чрез планирани инвестиции и по-специално:

- Повишаване продуктивността на инфраструктурата
- Намаляване на разходите (съответно намаляване на таксите за ползване на инфраструктура)
- Намаляване на времето необходимо за преминаване на границите
- Подобряване на атрактивността на железопътните гари
- Въвеждане на подходяща инфраструктура и условия за комбиниран транспорт по отношение на товарните превози
- Поддържане на висок стандарт на качество във връзка с безопасността на железопътната мрежа.

Бенефициент по тази приоритетна ос е Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

Таблица 9 отразява физическия напредък на приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси” през 2007 г.

**Таблица 9:** Физически напредък по приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос I - Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси</b>										
Спестени часове (хиляди за година)	0			0,76					2,3	
Базова стойност	0									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност			0,79						2,39	
Базова стойност	0									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност				106,6					114,2	
Базова стойност	102,9									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност				2393,7					2645	
Базова стойност	2270									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност				3659,9					3684	
Базова стойност	3648									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност				707,7					1231	
Базова стойност	450									
Постигнат резултат	0									0
Целева стойност				3296,9					3321	
Базова стойност	3285									

## **Напредък**

През 2007 г. по тази приоритетна ос беше стартирана подготовката на проект: **„Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”**:

- Проектът беше включен в Плана за действие за 2007 и 2008 на JASPERS под № 2007 183 BG, с искане за техническа помощ за изготвяне на анализ „Разходи-ползи” и подготовка на апликационна форма за кандидатстване за финансиране.
- Одобрена бе предадената в Министерството на транспорта разработка на Анализ разходи-ползи – 04.12.2007 г. Апликационната форма е в процес на изготвяне.
- В началото на 2007 г. стартираха отчуждителните процедури.

През отчетния период не са извършени разходи от бенефициентите и не са постъпили искания за плащане, подадени на Управляващия орган (Таблица 10).

**Таблица 10:** Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основни национални транспортни оси“					
- КФ тип разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР тип разходи	0	0	0	0	0



## **2.2. Приоритетна ос II – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”**

Предвидените инвестиции за финансиране на проекти по втората приоритетна ос на ОПТ възлизат на 990 млн. евро. Дейностите се съфинансират от Кохезионния фонд на ЕС. Основните проекти, предвидени да бъдат финансирани по приоритетна ос II са, както следва:

- „Видин-Монтана”
- „Кърджали-Подкова”
- „Враца-Ботевград”
- „АМ Струма”
- „Връзка на АМ Хемус с околновръстен път на София”
- „АМ Марица от км 5 до км 72”

Тази приоритетна ос има следните специфични измерими цели:

- Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващите автомагистрала от национално и европейско значение по транс-европейската транспортна мрежа с основен приоритет на дейностите приоритетен проект 7 на транс-европейската транспортна мрежа
- Модернизация и рехабилитация на съществуващи първокласни и второкласни пътища - част от мрежата с национално, трансгранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост по главните пътни маршрути.
- Изграждане на нови и рехабилитация и модернизация на пътни участъци, свързващи основната пътна мрежа на България с основните пътни мрежи на съседните страни.

Дейност 1: Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура от национално и европейско значение

Дейност 2: Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура, свързваща основната пътна мрежа на България с тази на съседните страни

Бенефициент по тази приоритетна ос е Фонд „Републиканска пътна инфраструктура”.

В таблица 11 е показан физическия напредък по приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси” през 2007 г.



Построени автомагистрала (км)	Постигнат резултат	0												0
	Целева стойност					399							537,7	
	Базова стойност	331,2												
Построени околовръстни пътища (км)	Постигнат резултат	0												0
	Целева стойност					13,9							42,3	
	Базова стойност	0												
Рехабилитирани първокласни пътища (км)	Постигнат резултат	0												0
	Целева стойност					290							880	
	Базова стойност	0												

## **Напредък**

През отчетния период беше постигнат следният напредък при подготовката на основните проекти:

**„Изграждане на АМ „Струма”** - Лот 1: Долна Диканя – Дупница (22км), Лот 2: Дупница – Симитли (37км), Лот 3 – Симитли – Кресна (30 км), Лот 4 – Кресна – Кулата (49 км)

- Проведени са консултациите с неправителствени екологични организации, МОСВ, ГД „Регионална политика” на ЕК, ГД „Околна среда” на ЕК, JASPERS и Фонд „Републиканска пътна инфраструктура” по доклада за ОВОС в Кресненското дефиле, което е зона от „Натура” 2000. Подготовката на доклада по ОВОС е приключена през м. декември 2007 г.
- За Лот 1 и Лот 4 има одобрени технически проекти и готовност за стартиране на търгове през 2008 г.

**„Изграждане на пътна връзка на АМ „Хемус” – околновръстен път на София”**

- Изготвени са Доклад за съответствие - пътна част - юни 2007 г. и Доклад за съответствие - деривация - август 2007 г.
- Протокол от ЕТИС - 13.06.2007 г.
- Издадено е Решение на МОСВ по актуализацията на Доклада по ОВОС за проекта – 19.11.2007 г.
- Издадено е Решение на МС за отчуждителни процедури – 22.11.2007 г.
- Тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор за обект „Доизграждане на автомагистрала „Хемус”, участък – “СОП – пътен възел “ЯНА” от км 0+000 до км 8+460 е прегледана и съгласувана през м. октомври 2007 г. Проведени са тръжни процедури за избор на изпълнител и строителен надзор. Начало на оценката на подадените оферти за избор на изпълнител и надзорник на строителството – ноември 2007 г.
- Започнала е съвместна работа с експертите JASPERS за преглед на апликационна форма и Анализ „Разходи-Ползи”

**„Изграждане на АМ „Марица” от км 5 до км 72”**

- Сключен е договор за археологическо проучване при км 28+580 до км 28+820 – април 2007 г. при обект Даня Бунар II – май 2007 г.; при км 30+700 – юли 2007 г.
- Сключен е договор за изграждане на алтернативни водоизточници по трасето на проекта – април 2007 г.

- Сключен е договор с предмет «Подготовка на предварително проучване и попълване на апликационна форма за проект «Строителство на АМ "Марица"-от км 5 до км 72» – август 2007 г.
- Завършена е актуализацията на техническия проект, чрез която са обособени четири лота - август-септември 2007 г.:  
Лот I - от км 5 до км 36.600; L=31.600 км  
Лот II – от км 36.600 до км 48.600; L= 12 км  
Лот III – от км 48.600 до км 60.300; L= 11.700 км  
Лот IV – от км 60.300 до км 72.000; L=11.700 км
- Внесен е за разглеждане от МРРБ парцеларен план – октомври 2007 г.
- Издадено е Решение на МС за отчуждителни процедури – 22.11.2007 г. Отчуждителните процедури са в ход.
- Издадено е Решение на МОСВ по актуализацията на доклада по ОВОС за проекта – 06.12.2007 г.
- Внесена е за преглед и утвърждаване от МТ тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор – 15.12.2007 г.
- Започнала е съвместна работа с експертите JASPERS за преглед на апликационна форма и Анализ „Разходи-Ползи”

#### **„Кърджали – Подкова”**

- Подписан е договор за извършване на археологически проучвания – юни 2007 г. Археологическите проучвания са приключени през октомври 2007 г.
- Изготвен е Доклад за съответствие – август 2007 г.
- Изготвена е оценка на имотите по парцеларен план – септември 2007 г.
- Подробния устройствен план е внесен за експертно становище в МРРБ – септември 2007 г.
- Издадено е Решение на МС за отчуждителни процедури – 22.11.2007 г.
- Тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор е прегледана и утвърдена през октомври 2007 г. През декември 2007 г. стартира оценката на подадените оферти за избор на изпълнител и надзорник на строителството
- Одобрена е актуализацията на наличния от 2000 г. доклад по ОВОС от МОСВ - 06.12.2007 г.
- Прегледана и съгласувана е тръжната документация за избор на изпълнител и строителен надзор за обект „Път Е-85 /I-5/ „Кърджали – Маказа”, подобекти: Път I-5 „Кърджали – разклон Джебел – рехабилитация и реконструкция от км. 342+639,41 до

км.350+858,31 и път I-5 „Кърджали – Маказа” – ново строителство от км. 343+200 до км. 367 + 427 през октомври 2007 г. В края на отчетния период са проведени тръжни процедури за избор на изпълнител и строителен надзор.

- Започнала е съвместната работа с експертите JASPERS по прегледа на Апликационна форма и Анализа „Разходи-Ползи”

През 2007 г. не са извършени разходи от бенефициентите и не са постъпили искания за плащане, подадени на Управляващия орган (Таблица 12).

**Таблица 12:** Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос II „Развитие на пътна инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“ през 2007 година

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос II „Развитие на пътна инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0

### **2.3. Приоритетна ос III – „Подобряване на интермодалността при превозите на пътниците и товарите“**

Предвидените инвестиции за финансиране на проекти по третата приоритетна ос на ОПТ възлизат на 211 млн. евро. Дейностите се съфинансират от Европейския фонд за регионално развитие.

Два основни проекта са предвидени да бъдат финансирани в рамките на тази приоритетна ос:

- „Разширение на метрото от хотел „Хемус“ до Централна ж.п гара и Централна автогара, и от ж.к „Дружба“ до новото летище в гр. София“ с индикативен бюджет от 185,19 млн. евро.
- „Строителство на интермодален терминал в гр. София“ с индикативен бюджет 25,90 млн. евро.

Основната цел на приоритетната ос е да се облекчат и подобрят условията за прехвърляне на пътници и товари от един вид транспорт към друг и да се насочи трансферът на пътници и товари към по-екологосъобразните видове транспорт. Подобряването на интермодалността е от изключително значение, тъй като чрез по-добрите условия за прехвърляне на пътници и товари от един вид транспорт към друг ще се създаде по-благоприятна среда за развитие на бизнеса и привличане на инвестиции. Чрез насочване на трансфера на пътници и товари към по-екологосъобразните видове транспорт ще се подобри и общото състояние на екологичната обстановка в страната.

Приоритетната ос „Подобряване на интермодалността за пътници и товари“ обхваща група от дейности, които са свързани и имат следните специфични цели:

- подобряване на мрежата от терминали за комбиниран транспорт и развитие на зоните за товарни селища
- развитие на мултимодалната мобилност на пътниците

Дейност 1: Развитие на интермодалния товарен транспорт чрез подобряване на мрежата от терминали за комбиниран транспорт и развитието на зони за товарни селища.

Тази дейност ще благоприятства за:

- изграждането на нови интермодални терминали
- подобряването на техническите, технологични и оперативни параметри на съществуващите терминали.



След изграждането на интермодалните терминали или реконструкцията на съществуващите в зависимост от товарооборота на съответните терминали ще се развиват в съседство товарни селища. Предвижда се те да бъдат финансирани чрез следните източници – частно финансиране, публично-частно партньорство и и грантови схеми за финансиране от ЕС.

Дейност 2: Развитие на мултимодална мобилност за пътниците в София

Дейността по втората цел „Развитие на мултимодална мобилност за пътници в София” ще бъде свързана с развитието на обществения железопътен транспорт за пътници в столицата посредством разширение на мрежата на метрополитена чрез нови железопътни връзки с ключовите транспортни центрове от национално значение - летища, централни железопътни гари, централни автобусни гари, пристанища и др., както и други средства за обществен транспорт.

Планираните станции в основните проекти за разширение и тяхната функция като мултимодални възли и като железопътни обслужващи станции от първа важност са:

*За участъка ж.к. „Младост” - ж.к. „Дружба” – Летище София – (Фигура 1)*

- Първа метро-станция, разположена между жк. “Младост 1 А” и жк. „Младост 3” (МС18).
- Метро-станция на булевард „Цариградско шосе” (МС19);
- Метро-станция на булевард „Цв. Лазаров”. (МС20);
- Метро-станция на булевард „Искърско шосе” (МС21);
- Метро-станция в индустриалната зона Искър (МС22);
- Метро-станция Летище София (МС23)

Бенефициенти по тази приоритетна ос са:

- Община София
- Национална компания „Железопътна инфраструктура”

В таблица 13 е представен физическия напредъкът по приоритетната ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътниците и товарите” през 2007 г.

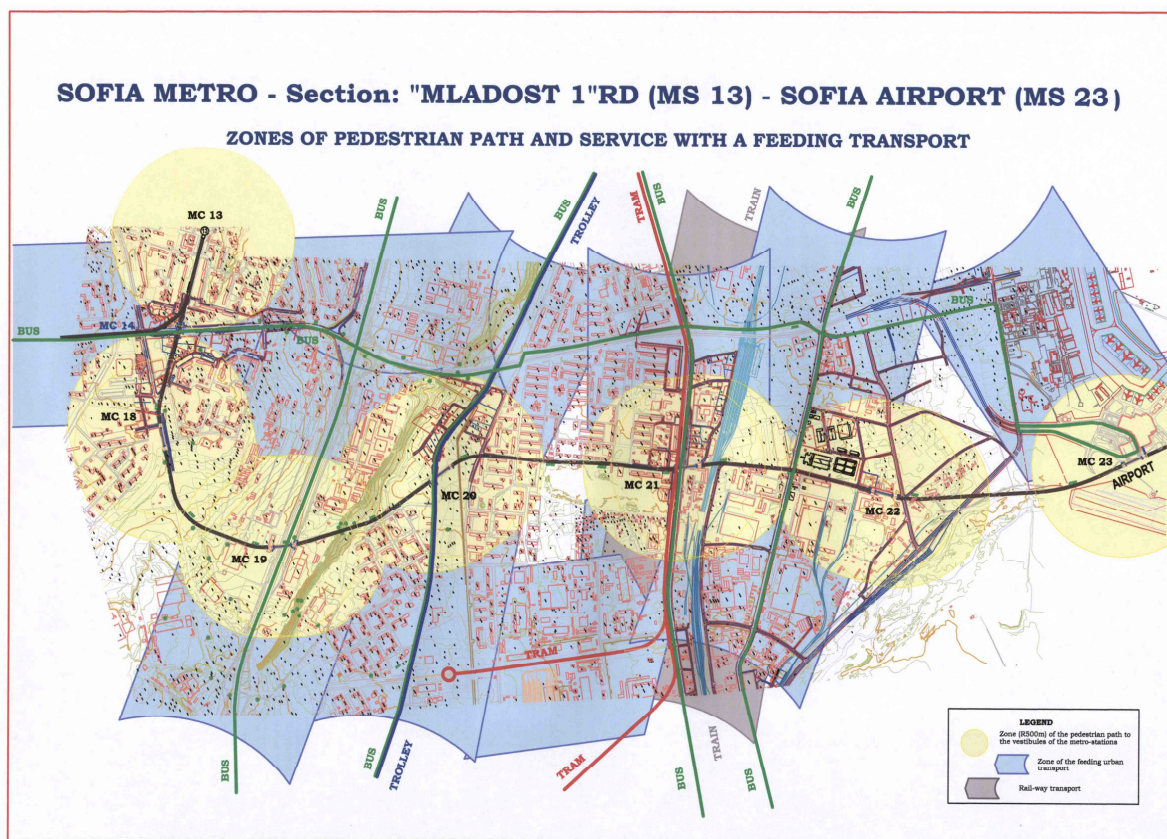
**Таблица 13:** Физически напредък на приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ през 2007 година

Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо	
<b>Приоритетна ос III - Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари</b>											
Спестени часове (хиляди на ден)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				19,9				60,5		
	Базова стойност	0									
Спестени евро (милиони на ден)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				4,2				12,8		
	Базова стойност	0									
Пътници използващи метро (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				132700				260000		
	Базова стойност	70000									
Брой обработени товари (TEU/седмица)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1000				1000		
	Базова стойност	100									
Средна скорост за градски транспорт по централни маршрути (км/ч)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				22,5				40		
	Базова стойност	14									
Капацитет на метро системата (брой вагони)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				65				102		
	Базова стойност	48									
Работен капацитет на интермодалните терминали (TEU/седмица)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1500				1500		
	Базова стойност	500									

Изградени метро-линии (км)	Постигнат резултат	0																	0
	Целева стойност				20														24,8
	Базова стойност	9,9																	
Изградени метро-станции (брой)	Постигнат резултат	0																	0
	Целева стойност				17														25
	Базова стойност	8																	
Модернизирани интермодални терминали (брой)	Постигнат резултат	0																	0
	Целева стойност				1														1
	Базова стойност	0																	
Дължина на железопътните линии на терминалите за комбиниран транспорт (км)	Постигнат резултат	0																	0
	Целева стойност				3														3
	Базова стойност	0																	
Зони, подготвени за товарни селища (кв. м.)	Постигнат резултат	0																	0
	Целева стойност				132000														400000
	Базова стойност	0																	

Фигура 1

**Софийско метро – Секция: ж.к. „Младост 1” (МС 13) – летище София (МС23)**  
 Зони с пешеходна достъпност и обслужващ транспорт

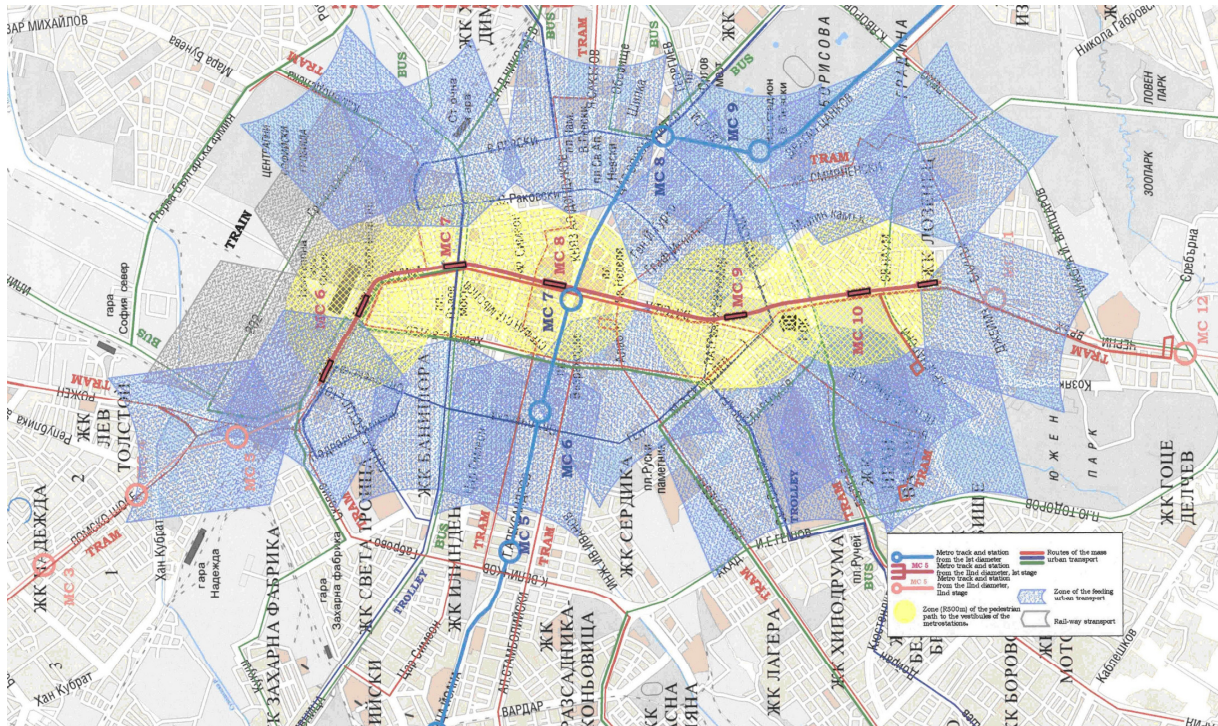


Освен тази метро-станция в гореописания проект за разширяване, трябва да бъдат подсилени някои други важни интермодални възли, следвайки развитието на Метрополитена, например секцията “Централна железопътна гара” – Площад „Св. Неделя” – булевард „Черни връх”. (бул. “Дж. Баучер”) - Фигура 2

- Метро-станцията под бул. „Княгиня Мария Луиза” в близост до пътен възел „Надежда”
- Метро-станция „Централна железопътна гара” (МС6)
- Метро-станцията на кръстопътя на бул. “Сливница” и бул. “кн.Мария Луиза” (МС7)
- Метро-станцията на Площад „Св. Неделя” (МС8)
- Метро-станцията пред НДК (МС9)
- Последната метро-станция при хотел „Хемус” в ж.к. „Лозенец” (МС10)

Фигура 2

## Секция „Централна железопътна гара” – Площад „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”



## Напредък

През отчетния период беше постигнат следният напредък при подготовката на проектите:

**„Разширение на софийското метро. Етап 1 „Пътен възел Надежда - Централна ж.п. гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”:**

- С Решение № 643 от 12.07.2007 г. на СОС са влезли в сила регулационните планове за трасето на участъка.
- Изпълнени са всички процедури по ЗООС. Издадени са Решение на РИОСВ–София с № СО-60-ПР/2007 г. и предупредителен протокол с предписания, включени в тръжната документация.
- Проектът за трасе и профил на участъка е съгласуван с Национален институт за паметниците на културата през месец февруари 2007 г. Предвидените мерки за спазване изискванията на НИПК са включени в тръжната документация.
- Тръжната документация за избор на изпълнител за строителството е утвърдена – м. юли 2007 г. След извършения предварителен подбор, за първа обособена позиция бяха поканени 9 кандидата за представяне на оферти, а за втора обособена позиция – 10 кандидата. Вторият етап на тръжната процедура се очаква да започне през месец януари 2008 г.

- Получено е разрешение за строеж № 765/05.11.2007 г. от Главния архитект на София на база разработен идеен проект по всички части за I Етап.
- Завършен е прегледът и съгласуването на тръжната документация за избор на изпълнител на строителството през м. юли 2007 г. В резултат на проведената двустепенна процедура няма избран изпълнител, процедурата бе прекратена и обявена повторно. Тръжната документация за открита процедура за предоставяне на услуги за строителен надзор ще бъде прегледана и съгласувана през м. януари 2008 г., след което ще се проведе процедура за избор на изпълнител. Очаквано сключване на договор - през м. юли 2008 г.
- Завършен е прегледът на тръжната документация за избор на Инженер-консултант – м. декември 2007 г.
- Продължава съвместната работа с експертите JASPERS за преглед на Апликационна форма и анализ „Разходи-Ползи”. Окончателната редакция на анализа „Разходи-Ползи” и останалите необходими за кандидатстване за финансиране на проекта документи са представени в Министерството на транспорта на 20.11.2007 г.

#### **„Строителство на интермодален терминал в гр. София”**

- Сключен е договор за изготвяне на инвестиционен проект - фази идеен и работен проект и документация за избор на изпълнител за изграждане на интермодален терминал в София. - 09.01.2007 г. Идейните проекти са предадени в срок, през месец юли 2007 г. бяха одобрени от ТЕС на НК ”ЖИ” и бяха внесени в Община София през месец август 2007 г.
- Изготвен бе ПУП за I фаза, внесен в Община София през м. юли 2007 г. До края на 2007 г. няма издадено решение на компетентния орган. Очаква се одобрение през месец април 2008 г.
- Сключен е договор за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи” - 29.10.2007 г. Окончателният доклад на Консултанта се очаква да бъде предаден до края на месец март 2008 г.
- Издадено е Решение на Министерството на околната среда и водите да не се извършва екологична оценка на Подробния устройствен план (ПУП) - 29.11.2007 г.

През 2007 г. не са извършени разходи от бенефициентите и не са постъпили искания за плащане, подадени на Управляващия орган (Таблица 14).

**Таблица 14:** Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ през 2007 година

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос III „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0

#### **2.4. Приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**

Предвидените инвестиции за финансиране на проекти по четвъртата приоритетна ос са 157 млн. евро. Дейностите се съфинансират от Европейския фонд за регионално развитие. Основната цел на приоритетната ос е подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и морските пътища.

Приоритетната ос предвижда извършването дейности, които са свързани и имат следната специфична измерима цел – „Подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и българските морски пространства”.

В таблица 15 е показан физическия напредък на приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища” през 2007 г.

Бенефициенти по тази приоритетна ос са:

- „Изпълнителна агенция за проучване и поддържане на река Дунав” - Русе
- Изпълнителна агенция „Морска администрация”

Проектите по приоритетна ос IV са свързани с:

- Подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав - приоритетен проект 18 на транс-европейската транспортна мрежа
- Изграждане и развитие на навигационните информационни системи



**Таблица 15:** Физически напредък по приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“ през 2007 година

Индикатори	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос IV - Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно водни пътища</b>										
Част от морските пътища покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност			39,9					100	
Част от речните пътища по р. Дунав покрити от система за безопасност (%)	Постигнат резултат	10,3								0
	Целева стойност				36,4				100	
Спестени разходи при прехвърлянето от железопътен към вътрешно-воден транспорт за км (евро)	Постигнат резултат	5,10								0
	Целева стойност				0,01				0,03	
Наблюдавани брегови дължини (морски мили)	Постигнат резултат	0								0
	Целева стойност				95				238,4	
Наблюдавани речни дължини (км)	Постигнат резултат	24,7								0
	Целева стойност								407,7	
Плавателен период през годината (%)	Постигнат резултат	24								0
	Целева стойност				70				83	
Базова стойност	64									

Изпълнение на VTMIS (брой)	Постигнат резултат	0																					0		
	Целева стойност																							1 с подобрен капацитет, нови съоръжения и софтуер	
Речна информационна система (брой)	Базова стойност	1 с ограничен капацитет																							
	Постигнат резултат	0																						0	
Дължина на участъци за коригиране (км)	Целева стойност																								1
	Базова стойност	0																							
	Постигнат резултат	0																							0
	Целева стойност																								0
	Базова стойност	26																							17,4

По приоритетна ос IV ще се финансират следните три основни проекта:

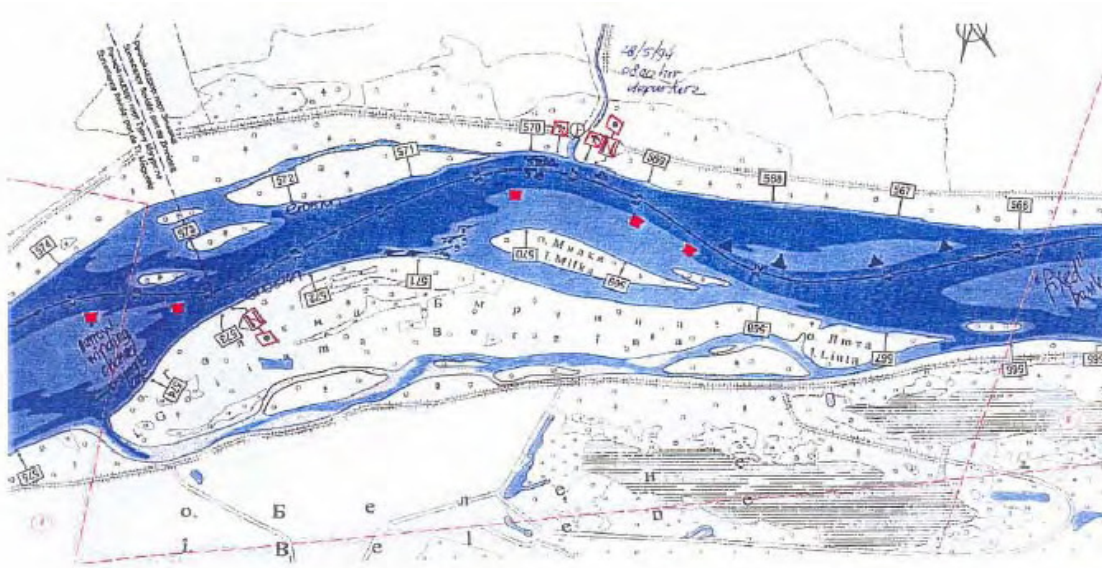
- „Подобряване на навигацията в българо-румънския участък на река Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене”, като индикативната му стойност е 138 млн. евро
- „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав” с индикативен бюджет от 15 млн. евро
- „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове – фаза 3” с индикативен бюджет от 3,85 млн. евро.

**Проект „Подобряване на навигацията в българо-румънския участък на река Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене”**

Тъй като цялостната стратегия на ЕС е да се подготви проект за навигацията по р. Дунав в най-критичните участъци, където реката се забавя, опасните за корабоплаване участъци следва да бъдат отстранени/коригирани. България следва да поддържа безопасни условия за навигация в съответствие с препоръките на Дунавската комисия и Европейския икономически комитет на ООН в контекста на Белградската Конвенция за корабоплаване по Дунава от 1948 г. Основната цел на проекта е да се осигурят препоръчителните параметри на фарватера - да се подобрят условията на плаване в два от най-критичните участъци на река Дунав, по този начин да се гарантира международното корабоплаване и да се осигури транзитно преминаване на плавателни съдове през цялата година. Проектът е за подобрене на речното корито и бреговете, включително островите. Това ще позволи контролиране на речния поток, като се гарантира свободно плаване в две от най-критичните стеснени места в общата българо-румънска част на река Дунав, а именно участъка между км 530 и 520 – Батин и участъка между км 576 и км 560 – Белене. Двата участъка са разгледани като два подобекта в един проект. Тяхното разположение е в рамките на участъка, който е под поддръжката на Българската страна (км 610 – км 375).

Фигура 3

### Схема на участъка „Батин – Белене”



Проектът предвижда:

- Изграждане на речни напречни диги за контрол на посоката на потока
- Доставка на оборудване за укрепване на бреговете, което ще допринесе за насочване на водния поток и ще предотврати ерозията
- Изграждане на дънни шлюзове, които ще ограничат водния поток в речните ръкави Това ще допринесе за максимален контрол върху общото водно количество в участъците, където е предвидено установяването на фарватера, като се постигне по-висока скорост на водния поток и самопочистване на коритото
- Драгажна дейност за удълбочаване на коритото и разширяване на фарватера

### Проект „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове – фаза 3”

С финансовата подкрепа на програма ФАР бяха осъществени два проекта за създаване на системата. По ОПТ ще се финансира третата фаза от проекта за изграждане на информационна система за управление на трафика на плавателни съдове. Предвижда се третата фаза да доразвие установената инфраструктура, като се подобри ефективността на системата, покритието на региона на българското черноморско крайбрежие и се повиши обхватът на информационните услуги на корабоплаването. Третата фаза трябва да включва следните етапи:

#### Фаза I – Подготвителни работи

- Изготвяне на доклад след приключване на проекта по Програма ФАР BG2003-004-937.04.01 – ”Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове Фаза 2”
- Ново изследване за изпълнимост за цялата система
- Изготвяне на доклад за оценка на нуждите от обучение на операторите и качествена оценка на съществуващата организационна структура.
- Актуализация на системния дизайн на проекта „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове, Фаза 2” и изготвяне на необходимите референтни условия - техническо задание за техническа помощ и технически спецификации за проектна Фаза 3.

#### Фаза II – Изграждане

- Доставка на оборудване и софтуер за комплектуване на системата
- Провеждане на търгове за частите по изграждането и надзор на проекта

Опитът, придобит по време на предоставянето на услуги за трафика на плавателни съдове ще подкрепи в значителна степен изпълнението на информационни услуги за българската част на река Дунав.

#### Напредък

- В периода ноември – декември 2007 год. се направи оценка на резултатите от постиженията в двете фази на проекта и се оцени съответствието на действащите и предстоящи изисквания към системите за осигуряване на морската безопасност.
- Организира се разработването на апликационната форма - м. декември 2007 г.
- Организира се подготовка на актуализираното предварително проучване - срок от м. декември 2007 г. до м. май 2008 г.

#### Планирани дейности през 2008 г.:

- До м. юни 2008 г. предстои приемане на експертен съвет на осъвременения идеен проект.
- Разработване на техническо задание и спецификации за доставка по фаза 3 в периода юни-август 2008 г.
- Разработване на ПУП за новите обекти - юни – ноември 2008 г.
- Приключване на подготовката на апликационната форма по ОПТ - м. април – май 2008 г.

- Внасяне за утвърждаване на тръжната документация от Министерството на транспорта - септември 2008 г. и стартиране на тръжните процедури - октомври – ноември 2008 г., след одобрение на апликационната форма.
- Издаване на необходимите разрешителни - юни – октомври 2008 г. и подписване на договори за строителство и надзор - декември 2008 г.
- Стартиране на реалните дейности по строителството и инсталациите - май 2009 г.

Възникнали проблеми и предприети мерки от страна на бенефициента по отстраняването им: Опитът от реализацията на първите две фази на проекта показва, че основните проблеми възникват от тежките процедури по ЗУТ. В закона не са предвидени преференции за обекти с национално значение и процедурите във всяка община са различни. Настоящото положение се приема като обективна реалност, тъй като не е от компетенциите на бенефициента. Друг сериозен проблем се явява голямото текучество на кадри, резултат от сравнително ниското заплащане в държавните структури.

### **Проект „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав”**

Системата за речни информационни услуги улеснява задачите на компетентните власти, по-специално управлението на трафика и мониторинга на опасни стоки. Чрез предоставянето на данни на капитаните се подобрява основата за непосредствени навигационни решения. Безопасността и опазването на околната среда ще бъдат засилени чрез по-добра информираност и намалено време за реагиране при спешни случаи.

Системата за речни информационни услуги подпомага и вътрешния воден транспортен сектор за привеждането му в съответствие с модерното развитие в управлението на логистичните вериги и веригите на доставки и по този начин улеснява интеграцията на вътрешния воден транспорт в интермодалната транспортна верига, което е предпоставка за по-висок относителен дял на вътрешния воден транспорт.

Изграждането на система, която да предоставя информационни услуги за корабоплаването по вътрешните водни пътища, ще повиши качеството му. Този вид транспорт е сигурен, икономичен, гъвкав, екологичен и леснодостъпен. Развитието на речната информационна система ще направи вътрешния воден транспорт привлекателен за модерното управление на веригата на доставяне.

Ключовите изисквания за системата за речни информационни услуги са, както следва:

- Генериране на информация за корабите - позиция, идентификационен код
- Комуникация кораб-кораб
- Комуникация кораб-бряг

- Комуникация бряг-кораб
- Показване на информация за корабите
- Тактическо изображение на трафика на борда и на брега

България се стреми да осигури предоставянето на тези услуги като се предвижда и бъдещото им развитие. Целта е прилагането на системата за речни информационни услуги да бъде ефективно, с възможност за разширение и взаимодействие с други речни информационни системи, а при възможност - и с транспортни системи на други видове транспорт.

Изграждането на системата за речни информационни услуги ще:

- Достави на потребителите всякакви актуални данни, засягащи плаването по вътрешните водни пътища. Тези данни ще бъдат предоставени най-малкото в достъпен електронен формат.
- Даде възможност на компетентните власти да получават електронни доклади за корабите относно техните пътници и товари, доколкото националните и международни регламенти изискват такова докладване. При трансграничен транспорт тази информация ще бъде изпратена на компетентните власти от съседната държава преди пристигането на плавателните съдове на границата.

#### Напредък

През 2007 г. по проекта бяха извършени следните основни дейности:

- Изготвяне на прединвестиционно проучване за изграждането на БУЛРИС - м. януари 2007 г.
- Беше проведена българо-румънска среща за обсъждане на възможността за предоставяне на хармонизирани услуги в общия участък от БУЛРИС и РОРИС - 28.02.2007 г.
- Беше изграден тест-център в гр. Русе, който е предназначен за натрупване на практически опит и анализ на изпълнимостта на проекта - януари – март 2007 г.
- Беше разработен идеен проект и приет на експертен съвет - октомври 2007 г.
- Беше изготвена апликационна форма - юни – декември 2007 г.
- Бяха стартирани процедури по ЗУТ и извършени действия за получаване на разрешения за строителство - март – декември 2007 г.
- Отделните членове на звеното за управление участваха през 2007 г. в различни европейски форуми, свързани с представянето на хармонизирани речни информационни услуги
- Беше разработен анализ „Разходи-ползи” за БУЛРИС - септември – декември 2007 г. и внесен за одобрение в МТ.

- Беше одобрен идеен проект на системата за речни и информационни услуги в българския участък на р. Дунав – м. октомври 2007 г.
- В периода септември – декември 2007 г. беше организирана и извършена основната дейност по разработването на техническо задание и спецификации за доставка и изграждане на телекомуникационната инфраструктура
- Беше получено разрешително за разработването на ПУП за гр. Оряхово и разработена геодезическа скица на обект Вълбел
- Беше подготвен рамков договор с БТК за ползване на обекти в интерес на БУЛРИС

Планирани дейности през 2008 г.:

- Разработване на работен проект
- През април - май 2008 г. - приключване на подготовката на формуляра за кандидатстване по ОПТ
- Внасяне за утвърждаване на тръжната документация от Министерството на транспорта - началото на май 2008 г. и стартиране на тръжните процедури - юни – септември 2008 г.
- През декември 2008 г. - подписване на договори за строителство и строителен надзор
- Подписване на договори за строителство и доставка през септември – ноември 2008 г., като се очаква реалните дейности по строителството и инсталациите да започнат през м. февруари 2009 г.

Таблица 16 представя финансовото изпълнение в евро на приоритетна ос IV – „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища” през 2007 година



**Таблица 16:** Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос IV „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“ през 2007 година

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи <sup>(1)</sup>	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос IV - Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0

## **2.5. Приоритетна ос V – „Техническа помощ”**

Съгласно член 46 от Регламент на Съвета (ЕО) № 1083/2006, Управляващият орган на ОП „Транспорт” следва да предвиди до 4 % от общия бюджет на ОПТ с цел финансиране на мерки по техническа помощ. Предвиденият бюджет за тази приоритетна ос е 65,950 млн. евро, възлизащ на 3.29 % от общия бюджет на ОПТ. Дейностите се съфинансират от Европейския фонд за регионално развитие и националния бюджет. Основната цел на тази приоритетна ос е осигуряване на ефективно и ефикасно управление и изпълнение на ОП „Транспорт”. Тази цел ще бъде постигната чрез финансирането на редица основни мерки:

- Подготовка на общ генерален план за транспорта
- Подготовка на бизнес-план за развитие на железопътния транспорт
- Подготовка, управление, мониторинг, оценка и контрол на ОПТ
- Повишаване на административния капацитет на УО и бенефициентите на ОПТ
- Информация и публичност
- Разработване на генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му
- Административно управление на ОПТ

В таблица 17 е показан физическия напредък на приоритетна ос V „Техническа помощ” през 2007 г.

**Таблица 17:** Физически напредък на приоритетна ос V „Техническа помощ“ през 2007 година

Индикатори		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
<b>Приоритетна ос V - Техническа помощ</b>											
Общ генерален план за транспорта (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1					1	
Стратегически бизнес план за развитието на железопътния транспорт (брой)	Базова стойност	0									0
	Постигнат резултат										
Изпълнение на комуникационния план (брой)	Целева стойност				1					1	
	Базова стойност	0									
Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му (брой)	Постигнат резултат	0									0
	Целева стойност				1					1	
Обучени хора в съответствие с програмите за обучение (%)	Базова стойност	0									0
	Постигнат резултат										
Дейности за информация и публичност на национално ниво (брой)	Целева стойност				100%					100%	
	Базова стойност	0									0
	Постигнат резултат										
	Целева стойност				9					24	
	Базова стойност	0									

### **Подготовка на Общ генерален план за транспорта**

Целта на този проект е установяване на стратегическа и съгласувана база от технически данни, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за определяне на проекти за дългосрочно и средносрочно инвестиционно програмиране в транспортния сектор в България. Необходимо е тези технически проучвания да притежават висока степен на съгласуваност чрез съставяне на подходящ Общ генерален план за транспорта. Като важно средство за идентифициране на проекти за дългосрочни и средносрочни програми проектът ще бъде изготвен до края на 2008 г. Въпреки че ОПТ се концентрира върху основните транспортни оси и транспортната инфраструктура на национално ниво, Общият генерален план за транспорта ще разгледа транспорта в по-общ контекст и цялата територия на страната, включително селските райони.

#### **Напредък**

На 4 октомври 2007 г. бе определена работна група за изготвяне на тръжна документация за възлагане на обществена поръчка. След одобряването на документацията за участие бе даден ход на открита тръжна процедура. В срока за подаване на оферти бяха получени 7 оферти. На 4 декември 2007 г. назначената от Възложителя комисия за разглеждане и оценяване на офертите започна работа, като се очаква договорът с определения изпълнител да бъде сключен в началото на 2008 г.

### **Подготовка на стратегически бизнес-план за развитието на железопътния транспорт**

Подготовката на стратегическия бизнес-план трябва да включва изготвянето на стратегия за предоставянето на услуги на определен брой ключови пазарни сегменти (за пътнически и товарен транспорт) на базата, на която железниците биха могли да развият устойчиви конкурентни предимства в средносрочен и дългосрочен план. Този план е от важно значение и за приоритизирането на проектите в железопътния сектор и ще бъде изготвен до края на 2008 г.

### **Подготовка, оценка, мониторинг и контрол на ОПТ**

Специфичната цел на тази мярка е да подпомага управляващия орган на ОП „Транспорт” при осъществяването на общи дейности, свързани с разпоредбите и предписанията на регламентите на ЕС - анализи, предварителни и текущи оценки, въвеждане на системи за мониторинг и контрол.

### **Повишаване на административния капацитет**

Развитието на административния капацитет означава повишаване на ефикасността и ефективността на публичната администрация. Развитието на човешките ресурси отнема време и е необходим непрекъснат процес на обучение, обезпечен със съответния финансов ресурс. Общо разпространена идея е, че обичайните административни процедури, свързани с финансовите активи, отпускани от фондовете на ЕС са наистина комплексни и това изисква извършването на много висококвалифицирана работа от вътрешните структури. Необходима е специфична помощ за стимулиране на реализиращите и наблюдаващи структури, които ще бъдат подпомагани в извънредната им работа при управлението и осъществяването на ОП „Транспорт”.

### **Информация и публичност**

В съответствие с член 69 от Регламент № 1083/2006 (ЕО), Република България и УО за ОПТ ще предоставят информация за и ще разгласяват дейности, реализирани чрез съфинансираните програми. Информацията ще бъде адресирана до гражданите на Европейския съюз и бенефициентите, с цел подчертаване ролята на Общността и гарантиране, че помощта се използва по прозрачен начин. В съответствие с Прилагащия регламент (1028/2006) УО на ОПТ ще разработи Комуникационен план за периода 2007-2013 г., чието изпълнение ще бъде финансирано от приоритетна ос „Техническа помощ”.

### **Разработване на Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му**

Специфичната цел на тази мярка е да осигури екологично наблюдение на околната среда при изпълнението ОПТ с цел предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици при изпълнението на програмата върху околната среда.

### **Административно управление на ОПТ**

Специфичната цел на тази мярка е да осигури необходимите материално-технически условия за администриране на ОПТ, както и допълнителен материален стимул за администрацията, участваща в програмирането, мониторинга, контрола и управлението на дейностите, финансирани по ОП „Транспорт”.

Потенциалните бенефициенти по приоритетна ос „Техническа помощ” са Управляващият орган на ОПТ и бенефициентите на програма.

Таблица 18 представя финансовото изпълнение в евро на приоритетна ос V – „Техническа помощ” през 2007 година.

**Таблица 18:** Финансово изпълнение в евро на приоритетна ос V „Техническа помощ“ през 2007 година

	Разходи, платени от бенефициентите, включени в исканията за плащане, подадени на Управляващия орган	Съответстващ публичен принос	Частни разходи	Разходи, платени от органа, отговорен за извършване на плащания към бенефициентите	Общо плащания, получени от ЕК
Приоритетна ос V – Техническа помощ					
- КФ разходи	0	0	0	0	0
- ЕФРР разходи	0	0	0	0	0

### **III. Дейности за осигуряване на качествено изпълнение на ОП „Транспорт”**

#### **1. Мерки за мониторинг и оценка**

В областта на мониторинга и оценката на ОПТ Управляващият орган има следните задължения:

- Получава и преглежда периодично доклади за наблюдение на ниво проекти, представени от бенефициента
- След одобрение на докладите, представени от бенефициента, подготвя 6-месечен мониторингов доклад на ниво приоритетни оси и за Оперативната програма като цяло с оглед докладване на прогреса по изпълнението на програмата. Мониторинговите доклади се изготвят периодично – на всеки месец за отделните проекти, веднъж на 6-месеца – на ниво приоритетни оси и веднъж годишно – за цялата програма
- Годишните и окончателният доклад за изпълнението на ОПТ се представят пред КН за одобрение и впоследствие се изпращат на ЕК
- Събира и обработва всички необходими данни за мониторинг на приоритетите и за програмата като цяло и въвежда необходимата информация на ниво приоритети и оперативна програма в ИСУН
- Организира и активно участва в заседанията на Комитета за наблюдение и изпълнява функциите на негов Секретариат
- Осигурява изпълнението на текущи оценки, свързани с мониторинга на ОПТ

Бенефициентът:

- Събира и обработва необходимите данни за наблюдението и оценката на одобрения проект за целите на предоставяне на информацията на ИСУН
- Подготвя необходимите периодични мониторингови доклади – месечен, годишен и окончателен (включително индикаторите) и представя мониторинговите доклади пред Управляващия орган за одобрение.

Оценка на ОПТ

Оценката на Оперативна програма „Транспорт” е дейност, която е неделима от цялостното управление и изпълнение на програмата. Оценяването има за цел подобряване на качеството, ефективността и съдържанието на помощта от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд, вземайки под внимание устойчивото развитие и съответното законодателство на Общността по отношение въздействието над околната среда.

Оценката ще се извършва от независими оценители, функционално независими от Сертифициращия и Одитиращия орган - съгласно чл. 47 от Регламент 1083/2006 – оценките ще се провеждат от експерти или органи, вътрешни или външни, функционално независими от органите по чл. 59 (б) и (в). Резултатите ще бъдат публикувани в съответствие с приложимите правила за достъп до документи. Оценките ще бъдат финансирани от бюджета по приоритетна ос V „Техническа помощ”.

Управляващият орган на ОПТ ще обезпечи необходимия финансов ресурс за провеждане на оценките, за организиране на подготовката и набирането на необходимите данни за мониторинговата система, включително индикаторите за продукти и резултати.

Периодичният мониторинг чрез предоставяната информация за постигнатите резултати, усвояването на финансовите средства и качеството на изпълнение е основен източник на данни за извършване на оценката. При някои стратегически аспекти, като социално-икономическо въздействие или промени в Общностните, националните или регионални приоритети, оказващи влияние върху ОПТ, мониторинговите данни могат да служат като източник за начална или допълнителна информация, която да бъде обработена по-нататък и използвана за анализ и докладване на стратегическите аспекти, обект на оценяване.

В съответствие с чл. 48 от Регламент на Съвета № 1083/2006 страната-членка трябва да изготви план за оценка, представящ индикативните дейности за оценка, които същата възнамерява да предприеме през различните фази на изпълнението.

Планът за оценка на ОП „Транспорт” бе разработен от Управляващия орган и се очаква да бъде одобрен от КН на ОПТ на извънредно заседание през м. март 2008 г. Той отразява принципите, подходите и препоръките, установени в Работен документ № 2 и Работен документ № 5 на ЕК във връзка с мониторинга и оценката на финансирани от ЕС проекти. Целта му е да установи модел за оценка на ОП „Транспорт” и да обезпечи ефективното ѝ използване като средство за управление в процеса на изпълнение на ОПТ. Планът покрива едновременно текущите оценки, които ще се провеждат по време на изпълнението на Програмата, последващата оценка и урежда подготовката на процедурите за провеждане на предварителна оценка на ОП за следващия програмен период. Планът за оценка предвижда да покрие целия програмен период, като може да включва и годишни раздели, подлежащи на промяна или актуализиране в съответствие с текущите нужди за оценка. Той определя също така връзките между мониторинга и оценката.

Съгласно регламент (ЕО) 1083/2006 целта на провежданите оценки е да се подобри качеството, ефективността, въздействието, устойчивостта и съответствието на помощта, предоставяна от фондовете и в частност изпълнението на Оперативната програма.



Оценките, които ще бъдат провеждани в рамките на ОП „Транспорт” ще бъдат насочени към постоянно подобряване на ефективността от публичните интервенции, осигурени чрез финансиране от КФ, ЕФРР и националния бюджет, не само по отношение на въздействието, директно свързано с изпълнение на целите на ОП „Транспорт”, но и по отношение повишаване прозрачността на дейностите на включените в процеса обществени институции. Управляващият орган на ОП „Транспорт” ще създаде отделен сектор в рамките на отдел „Мониторинг”, който ще изпълнява функциите на Национално звено за оценка на ОПТ и ще отговаря за координацията, организацията и провеждането на различните оценки по ОП. Управляващият орган ще осигури финансови средства в рамките на Приоритетна ос „Техническа помощ” за организиране и провеждане на оценки, събиране на данни, провеждане на проучвания и анализи. Резултатите от оценките ще бъдат обсъждани по време на сесиите на Комитета за наблюдение, след което ще бъдат изпращани на ЕК. Когато това е целесъобразно, те също ще бъдат включвани в годишния и периодичните мониторингови доклади.

В съответствие с членове 47, 48 и 49 от Регламент (ЕО) 1083/2006 за ОПТ ще се извършват три основни вида оценки :

- Предварителна оценка
- Текущи оценки, междинна оценка
- Последваща оценка

### **Информационна система за управление и наблюдение на средствата от Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (ИСУН)**

УО на ОПТ отговаря за изграждане на система за записване и съхранение в компютъризирана форма на счетоводните записи за всяка операция по ОПТ и за събиране на необходимите данни за финансовото управление, мониторинг, верификация, одити и оценка. Обменът на данни между Европейската комисия и страните-членки за целите на мониторинга ще се извършва по електронен път.

ИСУН е единна информационна система, която осигурява обобщени данни за доклади на ниво мерки и годишни доклади за изпълнение и е средство за обмен на информация с ЕК. Информационната система има широк спектър от управленски и финансови функции. Същата е в процес на разработка по проект с бенефициент НКЗ в МФ, към 31.12.2007 г. системата все още няма функциониращи модули. За всеки проект ще се прави запис, включително наименование на проекта, име и адрес на оператора, обща стойност, дата на започване и завършване, разпределение на разходите по години и по разходни компоненти,

финансови средства, допустими и недопустими разходи, предоставена безвъзмездна помощ от ЕС, направени публични и частни допустими разходи, които са изплатени на изпълнители на базата на искания за плащане, представени искания за плащане, плащания от помощта на ЕС, физически индикатори, свързани с целите на съответната мярка, т.е. създадени работни места, разпределение по пол.

ИСУН има за цел всеобхватно да подпомогне управленските задачи, работните процедури, мониторинга и отчитането, отнасящи се до управлението на Кохезионния фонд и Структурните фондове. Системата осигурява:

- Професионално проследяване на изпълнението на проекта
- Регистрация на всички документи и кореспонденция
- Обработка и контрол на цялата процедура по финансирането
- Предоставяне на актуална информация, текущи доклади и статистика на ръководството за взимане на решение
- Подготовка и отпечатване на необходимите работни документи, доклади и кореспонденция.

Системата ще подпомага процедурите за управление на проекта по време на целия цикъл според индивидуалните изисквания, приложимите европейски регламенти и съответното национално законодателство.

### **Административен капацитет**

Бяха предприети редица дейности с оглед подобряване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. по отношение на управлението и изпълнението на проекти, финансирани по ОПТ.

Бяха проведени обучения основно по линия на:

- Туининг проект BG/04/IB/TR/02/UE по програма ФАР “Укрепване на капацитета на Министерството на транспорта да управлява ОПТ, финансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие ”
- Програма MATRA
- Комуникационна стратегия на България за ЕС
- Институт по публична администрация и европейска интеграция - България
- Институт по публична администрация - Ирландия

Общият брой на обученията, организирани и проведени за служителите на дирекция „Координация на програми и проекти” през 2007 г. е 35 в т.ч. работни семинари за обмяна на опит във Франция, Португалия и Гърция.

Периодично беше актуализирана Стратегията за организационно развитие на Управляващия орган на ОПТ. Основната цел на Стратегията за организационно развитие е да подпомогне дирекция “Координация на програми и проекти” в процеса на управление на Кохезионния фонд и ЕФРР по Оперативна програма „Транспорт”. В тази връзка стратегията включва анализ на текущото състояние, функциите и структурата на организацията, анализ на необходимите човешки ресурси и на нуждите от обучения, взаимоотношенията с ключовите партньори на дирекцията в процеса на изпълнение на функциите ѝ. На базата на подробен анализ е изградена стратегическа концепция с визия, мисия и цели, за постигането на които е изготвен план за действие в следните области: развитие на човешките ресурси, успешно реструктуриране на дирекция “Координация на програми и проекти”, повишаване на ефективността на работния процес и на вътрешните и външни взаимодействия и подобряване на условията на труд.

Като отделен документ беше подготвен План за развитие на човешките ресурси с оглед определянето на необходимите човешки ресурси за повишения обем на работа.

Проведени бяха конкурси за попълване на свободните позиции в дирекция „Координация на програми и проекти”. Подготвено беше реструктурирането на дирекцията с оглед на изпълнението на функциите ѝ на Управляващ орган на ОПТ. При проведените съвместни семинари и обучения за служителите на Управляващия орган и бенефициентите в страната и чужбина бяха засилени и неформалните контакти с оглед подобряването на взаимодействието между организациите и изграждането на добре функциониращи екипи.

Извършена беше оценка на административния капацитет на потенциалните бенефициенти по ОПТ на база на следната методология:

- Административни звена за изпълнение на проекти – наличие на административна структура в съответствие с функциите на бенефициента/Звено за изпълнение на проекти
- Функции на административните звена – съответствие на функциите на административните звена с установената структура, броя на служителите и текущия статус на проекта/проектите
- Брой на служителите, ангажирани с изпълнението на проекта/проектите (за всяко административно звено)

- Персонал – новодошли, напуснали, повишени, свободни позиции (за всяко административно звено)
- Квалификация на служителите по отношение на изпълнението на проекти, включително придобита допълнителна квалификация, преминати обучения
- Професионален опит на служителите в сферата на изпълнение на проектите
- Предвидени мерки за подобряване на административния капацитет
- Предприети мерки за подобряване на административния капацитет

Оценката на административния капацитет на бенефициентите по ОПТ ще бъде извършвана периодично.

През 2007 г. в дирекция „Координация на програми и проекти” - Управляващ орган на ОПТ бяха назначени 13 нови служители, от тях 7 младши експерти, 5 главни експерти и един началник отдел. Общият брой на напусналите дирекцията служители през 2007 г. е 8, като четирима от тях са били назначени в рамките на същата година.

## **Ред и условия за събиране на данни за изпълнение на проектите**

### **Пряко събиране**

- Чрез документи, изготвени от Бенефициентите: Бенефициентът набира и обработва необходимите данни за наблюдението и оценката на съответния проект за целите на ИСУН, той подготвя и представя необходимите мониторинговите доклади пред Управляващия орган за одобрение.

Докладите за наблюдение са следните:

- Месечни доклади за напредъка на проект - всеки месец бенефициентите ще предоставят на УО месечни доклади за напредъка, постигнат в процеса на изпълнение. УО на ОПТ ще одобрява докладите за напредъка или ще ги връща на бенефициентите с коментари за корекция.
- Шестмесечни доклади за напредъка на проект – ще се изготвят от бенефициентите на ОПТ и ще обобщават информацията за напредъка, предоставяна ежемесечно. Тяхната цел е да отразят актуализираните прогнози за общите разходи и годишното им разпределение; разходите по категории; обновените количества по компоненти и новите времеви графици. В тези доклади ще се отразяват възникналите проблеми в процеса на изпълнение на проектите и мерките за тяхното решаване, както и набелязаните дейности за осигуряване на публичност.

- След верифициране на доставката на стоки или услуги, бенефициентът ще извършва проверка на базата на техническото задание или спецификация преди изплащане на съответната фактура. В този случай и с цел гарантиране необходимите данни и доклада към УО, бенефициентът трябва да създаде подробна счетоводна система на ниво договор. Тази задача включва файлиране и архивиране на финансови данни, допълнителни документи и доклади в съответствие с изискванията на чл. 7 от Регламент № 438/2001. Докладът за верифицирането за доставката на стоки и услуги заедно с фактурите ще се изпраща до УО. Бенефициентът ще изпраща до УО декларация за разходите, която съдържа информация за финансовия и физическия напредък за изпълнението на проектите; евентуално открити, коригирани и докладвани по подходящи начин нередности и описание/промяна на процедурите за управление и контрол.
- Проверки на място, извършвани от УО – Към УО на ОПТ в рамките на отдел „Мониторинг” ще бъде създаден отделен сектор „Наблюдение на проекти по ОПТ”, който ще изготвя годишен план за проверки на място; ще координира и провежда планирани и внезапни проверки на място в съответствие с годишния план и възникналите нужди в процеса на изпълнение на проектите и ще изготвя протоколи от проведените проверки; ще изготвя и предоставя на сектор „Мониторинг и оценка на ОПТ” информация за изпълнението на индикаторите, заложи по приоритетните оси на ОПТ.
- Крайните бенефициенти ще подготвят и изпращат на УО протоколи от проведените проверки на място, които УО ще одобрява. На базата на информацията, събрана и потвърдена от проведените проверки на място, УО ще подготвя доклади за установяване на констатациите и верифициране и направените от бенефициентите допустими разходи, които са поискали да им бъдат възстановени. Докладите за верификация на констатациите могат да съдържат препоръки за корективни действия и ще се изпращат на бенефициентите за изпълнение. Същите ще се задължават да отчетат пред УО резултатите от изпълнението на направените препоръки.
- Формуляри на мониторинговите доклади, декларацията за разходите, годишния план за проверките на място и доклада от проверките на място със съответните контролни листове към тях са изготвени от УО и се съдържат в приложенията на Процедурния наръчник за управление и изпълнение на ОПТ – 2007-2013.

## Непряко събиране

- Чрез ИСУН, в която ще се въвежда информация за напредъка на изпълнението на проектите, произхождаща от декларацията за разходите и от мониторинговите доклади.
- За целите на наблюдението ИСУН ще се използва:
  - Във връзка с подготовката на проекти, от отдел „Програмиране” за регистриране и оценяване на подадените апликационни форми, както и за регистриране на решението за финансиране на проектите
  - Във връзка с договарянето и крайните бенефициенти, от отдел „Предварителен контрол” за запис на необходимите данни за договора и данни за евентуални изменения
  - Във връзка с докладването и проверките на място, от отдел „Мониторинг” за регистриране на необходимите данни за напредъка на проектите и на годишния доклад и за запис на данните от проверките на място.

## 2 Комитет за наблюдение

### Обща информация

Съгласно чл. 63-66 от Регламент (ЕО) 1083/2006 Министерският съвет прие Постановление № 182/21.07.2006 г. за създаването на Комитети за наблюдение на НСРР и Оперативните програми, съфинансирани от Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз. Всеки КН създава свои собствени Процедурни правила и ги приема след одобрение от УО. ЕК участва в КН в качеството на наблюдател, също така представители на ЕИБ и МФИ могат да участват, в случай че имат финансов принос към Оперативната програма. КН на ОПТ се състои от Председател, членове с право на глас и наблюдатели. Председателят на Комитета за наблюдение е заместник-министърът, отговорен за Управляващия орган на ОПТ - дирекция „Координация на програми и проекти” в МТ. Членове на Комитета за наблюдение са: служители от МТ, другите Управляващи органи, МФ, социално-икономическите партньори; представители от министерствата и държавните агенции, имащи отношение към приоритетите на ОПТ; Представител от Националното сдружение на общините в Република България; Представители от всеки от Регионалните съвети за развитие на Районите за планиране; Представители на национално представителните организации на работодателите, работниците и служителите, признати от Министерския съвет съгласно Кодекса на труда; Експерти по хоризонталните въпроси в

следните области: устойчиво развитие, включително опазване на околната среда, конкуренция, обществени поръчки и равни възможности. Членовете на КН се назначават поименно със заповед на министъра на транспорта на базата на направените предложения от участващите институции, прилагайки принципа за партньорство според чл. 11 от Регламент № 1083/2006.

Отговорността на КН включва контрол върху изпълнението на ОПТ, в частност спазването на регламентите на ЕК и действащото законодателство на Република България и достигане на заложените в Оперативната програма цели.

КН има следните задачи:

- Да одобрява критериите за избор на проекти. Критериите за избор могат да бъдат променени в зависимост от програмните нужди
- Да следи периодично за напредъка при постигане на специфичните цели на оперативната програма, базирайки се на предоставените от Управляващия орган документи
- Да проучва постигнатите резултати по време на изпълнението, в частност постигане на заложените за всеки приоритет цели и за оценките според чл. 48(3)
- Да обсъжда и одобрява годишните доклади и окончателния доклад за изпълнението, съгласно чл. 68, преди същите да бъдат изпратени до ЕК
- Да възложи на УО на ОПТ изпращане на одобрените доклади на ЕК
- Да получава информация за годишния контролен доклад, изготвен от Одитиращия орган и коментарите от вътрешни и външни контролиращи органи, които ЕК може да направи след като проучи доклада, по отношение на констатациите с висока степен на риск (в случай, че бъдат установени такива)
- Да приеме график за изпълнение на предприетите мерки и да одобри доклада за изпълнение на корективните действия
- Да получава информация за резултатите, заключенията и препоръките от докладите за финансовото състояние и изпълнение на ОПТ, изготвени от Сертифициращия орган
- Да предлага на Управляващия орган всякакви уточнения или корекции на ОПТ, които биха способствали за постигане целите на фондовете или за подобрене на тяхното управление, включително и финансовото им управление
- Да разглежда и одобрява всякакви предложения за промени в съдържанието на Решението на Комисията, засягащо приноса на фондовете от ЕС

- Да разглежда и одобрява, когато е необходимо, предложения за преразпределение на средства между приоритетите на програмата
- Да одобрява Комуникационната стратегия на ОПТ
- Да контролира дейностите на Управляващия орган, свързани с хоризонталните политики, като държавни помощи, обществени поръчки, устойчиво развитие, включително и опазване на околната среда и равни възможности
- Да получава информация от Ръководителя на Управляващия орган за резултатите от проведените оценки на ОПТ, заключенията и направените препоръки
- Да получава информация от Ръководителя на Управляващия орган относно използването на информационната система за наблюдение на финансовите ресурси на Кохезионния и Структурните фондове
- Да взема решения по всякакви проблеми, засягащи приноса на фондовете от ЕС
- Да изпълнява допълнителни задачи в съответствие с приетите Процедурни правила
- Да получава информация за годишния контролен доклад и за коментарите, които ЕК може да има след като проучи доклада.

#### **Заседания на КН на ОПТ през 2007 г.**

Първото, учредително заседание на КН на ОПТ бе проведено на 28 ноември 2006 г. На него бе представена актуалната версия на Оперативна програма „Транспорт”. Членовете бяха информирани, че е изготвен докладът за предварителна оценка на ОПТ, а също така и доклад за оценка на въздействието върху околната среда на ОПТ (Доклад за ОВОС). Също така бяха обсъдени и приети Процедурни правила за работа на Комитета за наблюдение на Оперативна Програма „Транспорт” и Кодекс на поведение на членовете на Комитета за наблюдение.

През 2007 г. бяха проведени две заседания на КН.

На второто, редовно заседание на 28.06.2007 г. бяха обсъдени и приети годишна декларация за липса на потенциален конфликт на интереси, която се подписва ежегодно от членовете, упълномощените заместници и наблюдателите на КН на ОПТ и бяха обсъдени и приети критериите за избор на проекти, финансирани по ОПТ.

На 13.12.2007 г. бе проведено третото, редовно (първо официално) заседание на КН на ОПТ с участието на представители от ЕК и от Представителството на ЕК в България. Това бе първото заседание след окончателното одобрение на ОПТ от ЕК на 07.11.2007 г. и официалната церемония по подписването ѝ на 27.11.2007 г. На него бяха гласувани повторно Процедурните правила за работа на КН на ОПТ, Кодексът на поведение, Критериите за избор



на проекти, финансирани по ОПТ. Направено бе детайлно представяне на одобрената версия на ОПТ, като участниците бяха информирани за степента на подготовка на новите проекти, включително използването на помощта на JASPERS. Бяха представени напредъкът по проект „Връзка на автомагистрала «Хемус» със софийския околновръстен път” и проект „Изграждане на автомагистрала «Струма»” с бенефициент ФРПИ и първият проект финансиран от ОПТ – „Разширение линията на метрото в София” с бенефициент «Метрополитен» ЕАД.

Участниците бяха запознати и с проекта на комуникационния план на ОПТ, чиято окончателна версия трябва да бъде изпратена на ЕК в срок до 7 март 2008 г.

### **3 Комуникационен план и мерки за публичност**

През 2007 г. УО стартира подготовката на Комуникационния план на ОПТ (КП). Той бе разработван в съответствие с изискванията на Глава II на Регламент 1828/2006 на ЕК и изводите от националното представително изследване за степента на информираност. Финансирането бе осигурено от бюджета на Министерството на транспорта. Като част от КП бяха изпълнени следните проекти:

- „Дискусионен форум „Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ) – възможности и перспективи”, който се проведе на 2 юли 2007 г. в хотел Шератън в София. На форума присъстваха представители на Правителството, неправителствени екологични сдружения и организации, социално-икономическите партньори, представители на транспортни организации, представители на националните медии и бенефициентите на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. Събитието беше отразено в електронни медии, радио станции, телевизии и национални ежедневници.
- Провеждане на семинари за регионалните и местни власти и представителите на медиите за представяне на основните цели и приоритети на проекта на ОПТ.
  - На 12 и 13 юли 2007 г. в град Сандански и на 6 август 2007 г. в град Пловдив се проведоха семинари за представянето на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Основната цел беше запознаване на участниците с целите и приоритетите на ОПТ и големите инфраструктурни проекти, залегнали за изпълнение в програмата.
  - От 5 до 7 юли 2007 г. в хотел „Самоков”, КК Боровец и на 4 и 5 октомври 2007 г. в хотел „Аугуста”, град Хисаря, се проведоха семинари, които бяха фокусирани върху Наредбата за обществени поръчки и начините за разплащане при изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

В тези семинари взеха участие представители на дирекция „Координация на програми и проекти” в Министерството на транспорта, Фонд „Републиканска пътна инфраструктура”, Изпълнителна агенция „Морска администрация”, Изпълнителна агенция „Проучване и поддржане на река Дунав” и Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

- Форум за официалното представяне на одобрената от ЕК Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. се проведе на 9.12.2007 г. в хотел Шератън. На него присъстваха 85 души, сред които 30 представители на медиите. Събитието бе открито от министъра на транспорта г-н Петър Мутафчиев. Приветствие към аудиторията поднесоха министърът на финансите г-н Пламен Орешарски и ръководителят на Представителството на ЕК в България г-н Майкъл Хъмфрис. Официалното представяне на одобрената от ЕК Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. получи изключително добро отразяване от всички медии – телевизии, радиа, национални и бизнес всекидневници и седмични издания, както и информационни агенции и онлайн издания. В 6 от 12-те телевизионни репортажа новината за официалното представяне на ОП „Транспорт” беше сред първите 3 за емисията.
- „Национален конкурс за избор на лого и слоган на ОП „Транспорт” 2007-2013 г. Планираните дейности за осъществяване на кампанията за избор на лого и слоган се провеждат в периода 12 ноември 2007 г. – 12 февруари 2008 г. Кампанията се развива в три етапа:

Етап 1: Подготвителни дейности за обявяване на старта на конкурса за лого и слоган, включващи:

- Провеждане на PR-дейности и изработка на рекламни материали за популяризиране на конкурса и организационно-административни дейности

Етап 2 : Старт на конкурса

- подготовка и провеждане на пресконференция за обявяване на старта на конкурса която се проведе на 06.12.2007 г. Тя бе отразена главно в електронни издания, в съответствие с предварително поставените цели да се популяризира конкурсът преимуществено в интернет предвид предпочитанията на основните целеви групи.
- Информационно-рекламна кампания за популяризиране на конкурса
- Административно-организационни дейности (следва да се проведат през 2008 г.), включващи сформирание на техническа комисия за конкурса, преглед на предложенията от комисията и провеждане на заседания на художественото жури за селектиране на финалисти за първия етап на конкурса и обявяване на

финалистите от първия етап на конкурса.

Етап 3: Избор на лого и слоган (ще се проведе през 2008 г.) - включващ изработване на интернет-система за провеждане на гласуване за лого и слоган на интернет страницата на МТ, създаване на комисия от представители на Министерството на транспорта за втория етап на конкурса и обявяване на крайния победител и награждаване на отличените участници в конкурса.

#### **4 Одит на дейности и проекти**

Одитирацият орган (национален, регионален или местен публичен орган или институция) е функционално независим от управляващия орган и Сертифициращия орган, посочен от държавата-членка за всяка оперативна програма, който отговаря за проверката на ефективното функциониране на системата за управление и контрол. Дирекция „Одит на средствата от ЕС“ в Министерството на финансите бе определена с ПМС 300/29.12.2005 г. да изпълнява функциите на одитиращ орган. Одитирацият орган на оперативната програма отговаря по-специално:

- да гарантира, че одитите се извършват с цел да се провери ефективното функциониране на системата за управление и контрол на оперативната програма
- да гарантира, че одитите на операции се извършват на основата на подходяща извадка с цел да се проверят декларираните разходи
- да представи на Комисията в срок от девет месеца от одобрението на оперативната програма стратегия за одит, която обхваща институциите, които ще извършват одитите, посочени по-горе, методът, който ще се използва, извадковият метод за одитите на операции и индикативното планиране на одитите с цел да се гарантира, че ще се одитират главните институции и че одитите са планирани в рамките на целия период на програмиране.
- в срок до 31 декември всяка година, считано от 2008 г. до 2015 г.:
  - ✓ да представя на Комисията годишен доклад за извършения контрол, в който са посочени резултатите от одитите, проведени през изминалия 12 месечен период, завършващ на 30 юни от съответната година в съответствие със стратегията за одит на оперативната програма, както и евентуалните недостатъци, установени в системите за управление и контрол на програмата. Първият доклад, който следва да бъде представен до 31 декември 2008 г., обхваща периода от 1 януари 2007 г. до 30 юни 2008 г. Информацията, отнасяща се до извършените след 1 юли 2015 г. одити, се включва в окончателния доклад за контрола в подкрепа на посочената в буква д) декларация за завършване

- ✓ да издаде становище въз основа на проверките и одитите, които са били извършени под негова отговорност относно това дали системата за управление и контрол функционира ефективно, така че да се предостави гаранция, че представените на Комисията отчети за разходите са правилни и като следствие от това гаранция, че основните транзакции са законосъобразни и редовни
- ✓ да представи, когато е приложимо по член 88 декларация за частично приключване, в която се оценява законосъобразността и редовността на съответните разходи.

- да представи на Комисията най-късно до 31 март 2017 г. декларация за приключване, в която се преценява валидността на заявлението за плащане на окончателното салдо на основните транзакции, обхванати от окончателния отчет на разходите, който се подкрепя от окончателния доклад за контрола.

Одитиращият орган извършва одити с оглед гарантиране на ефективното функциониране на системите за управление и контрол на оперативните програми (чл. 62 от Регламент № 1083/2006). Извършват се два типа одити-одит на системите и одит на операциите (чл. 17 от Прилагания регламент № 1828/2006).

### **Контролни органи:**

#### **Вътрешен одит**

- Функциите по вътрешния одит се изпълняват от вътрешни одитори в съответствие със Закона за вътрешния одит, във варианта, в който последно е обнародван
- Установеното в МФ Централно звено за хармонизиране предоставя необходимата методология и подкрепа на всички вътрешни одитори

#### **Външен одит**

- Сметната палата на Република България извършва независим одит на бюджета и на другите публични средства, включително средствата от ЕС и допринася за правилното финансово управление в страната. Организацията, мандатът и процедурите за провеждане на дейността ѝ са регламентирани в Закона за Сметната палата в последното му изменение.
- Европейската сметна палата разглежда отчетите за всички приходи и разходи на Общността и счетоводните сметки на всички органи, управляващи средства на ЕС.

Тя проверява дали всички бюджетни приходи на ЕС са получени и дали съответните разходи са били извършени законосъобразно и правилно и дали финансовото управление е правилно.

Служителите на „Звено за вътрешен одит“ на МТ извършиха одит в Дирекция „Координация на програми и проекти“ на тема „Оценка на процеса по изграждане на системите за управление и контрол в дирекция „Координация на програми и проекти“, в качеството ѝ на Управляващ орган на Оперативна програма „Транспорт“. Дирекция „КПП“ изготви план за действие за изпълнение на препоръките от окончателния одитен доклад ОД-25 /19.11.2007 г. и разпоредбите на Закона за вътрешния одит.

## **5 Използване на техническа помощ**

Съгласно Регламент на Съвета (ЕО) № 1083/2006, член 46, Управляващият орган на ОП „Транспорт“ трябва да предвиди до 4 % от общия бюджет на ОПТ за финансиране на мерки по техническа помощ. Определеният бюджет за тази приоритетна ос възлиза на 65,950 млн. евро. Дейностите се съфинансират от Европейския фонд за регионално развитие и национални средства. Основната цел на тази приоритетна ос е постигане на ефективно и ефикасно управление и изпълнение на ОП „Транспорт“.

Същата ще бъде постигната чрез финансиране на редица основни дейности:

- Подготовка, оценка, мониторинг и контрол на ОПТ

През 2008 г. УО на ОПТ ще започне активно да изпълнява задълженията си по отношение на събирането и обработката на всички необходими данни за мониторинг на приоритетите за програмата като цяло и да въвежда съответната информация на ниво приоритети и Оперативна програма в модулите на ИСУН, когато системата стане оперативна и достъпна. Управляващият орган на ОП „Транспорт“ ще създаде отделен сектор в рамките на отдел „Мониторинг“, който ще изпълнява функциите на Национално звено за оценка на ОПТ и ще отговаря за координацията, организацията и провеждането на различните оценки по ОПТ. До заседанието на КН на ОПТ, което ще се проведе през месец март 2008 г., УО ще разработи план за оценка на ОП „Транспорт“, който да установи модел за нейната оценка и да обезпечи ефективното ѝ използване като средство за управление в процеса на изпълнение. Организирането и провеждането на оценки, събиране на данни, проучвания и анализи ще бъде финансирано със средства в рамките на Приоритетна ос „Техническа помощ“. Резултатите от оценките ще бъдат обсъждани по време на сесиите на Комитета за наблюдение, след което ще бъдат изпращани на ЕК. През 2008 г. предстои и провеждането на тръжна процедура за избор на външен независим оценител, който да извърши предвидените в плана за оценка тематични, текущи и междинни оценки.

- Повишаване на административния капацитет

През 2007 година не са изразходвани средства за повишаване на административния капацитет на служителите от Управляващия орган на ОП „Транспорт”. За постигане на ефективно управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт”, през 2008 е предвидено провеждането на серия от обучения и семинари за повишаване капацитета на служителите от Управляващия орган и бенефициентите на програмата. Средствата ще бъдат осигурени от приоритетна ос „Техническа помощ”.

• Информация и публичност – мерките за информация и публичност, финансирани по приоритетна ос „Техническа помощ” през 2007 г. са следните:

- Форум за официално представяне на одобрената от ЕК Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.

- Национален конкурс за избор на лого и слоган на ОП „Транспорт” 2007-2013 г.

Във връзка с мерките за информация и публичност, финансирани по приоритетна ос „Техническа помощ”, през 2007 г. бяха сключени следните договори:

- Провеждане на кампания за избор на лого и слоган на Оперативна програма „Транспорт”. Договорът бе подписан на 09.11.2007 г. на стойност 90 000 лв.

- Изработване и поддръжка на електронен сайт на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013. Договорът бе подписан на 07.12.2007 г. на стойност 74 000 лв.

През 2008 г. предстои изпълнение на следните дейности:

- Подписване на договор за комуникационни кампании за КП на ОП
- Учредяване на неформалната мрежа на експертите по информация и публичност в УО на ОП
- Старт на интернет страницата на УО на ОПТ
- Разработване на Генерален план за мониторинг на околната среда и изпълнението му
- Административно управление на ОПТ
- Изработване на общ генерален план за транспорта

## **6 Информация за разминаването между Общностното и българското законодателство**

През 2007 г. законодателството на Република България в областта на транспортната политика бе окончателно приведено в съответствие с Общностното законодателство.

**Таблица 19:** Директиви в областта на транспортната политика, транспонирани в българското законодателство през 2007 г.

Наименование на нормативния акт	Европейски акт /CELEX/
ЗИД за Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България	32005L0035
Закон за автомобилните превози	32006L0022
Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 53 от 2 юли 2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата	32005L0065
Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 6 за компетентност на морските лица	32005L0045
Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската железопътна система	32007L0032
Наредба № 40 за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари	32006L0089
Наредба № 1 от 4 април 2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България и за изискванията към системата за електронно събиране на такса за изминато разстояние в пътната мрежа на Република България	32004L0052
Наредба № 46 за железопътен превоз на опасни товари	32006L0090
Наредба за условията и реда за предоставяне на речни информационни услуги	32005L0044

## 7 Мерки за осигуряване на кохерентност с политиките на Общността

Транспортната политика на Република България е в съответствие с основните цели на политиката на сближаване, развита в Стратегическите насоки на Общността, Националната стратегическа референтна рамка на България 2007 – 2013, Лисабонската стратегия и принципите за устойчивост, формулирани в Заключениеята от Гьотеборг.

Специфичните цели на транспортната политика на България са насочени към постигане на устойчиво развитие пътната и железопътна инфраструктура с национално, европейско и трансгранично значение, подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища, интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на ЕС и постигане на баланс и развитие на връзките между отделните

видове транспорт. Постигането на тези цели е условие за устойчив и балансиран икономически растеж с дългосрочен ефект. Развитието на транс-европейските транспортни коридори на територията на България води до увеличаване на потока на пътници и товари. Развитието на екологосъобразна транспортна инфраструктура би допринесло за подобряване качеството на живот в градовете и регионите.

При изготвянето и изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“, УО се ръководи от националните политики, които са в съответствие с политиките на Общността, както и от принципите за опазване на околната среда и устойчивото развитие, равните възможности, конкуренцията и обществените поръчки, при спазване принципа на партньорство, елиминиране на неравенството и насърчаване на равенството между жените и мъжете. УО предприема действия за спазването им през целия програмен период с уверението, че те ще се прилагат при избора на даден проект и по време на неговото изпълнение и завършване. Предвид гореспоменатите принципи, УО изготви критерии за избор (приоритизиране) на проекти, които включват критерии за достъп на българската национална транспортна мрежа до европейската транспортна система, критерий за опазване на околната среда, социално-икономически критерий и критерий за проектна готовност.

При идентифициране целите на оперативните приоритети и основните операции в програмата са взети предвид предложените от Бялата книга мерки и насоки за развитие на транс-европейската транспортна мрежа. Политиката за устойчив транспорт е един от най-важните аспекти на ОПТ. Резултатите от програмата ще допринесат за намаляване на задръстванията на движението, както и за намаляване на нивата на замърсяване и шум, за подобряване на качеството на живот на хората, за насърчаване употребата на транспортни средства, допринасящи за опазването на околната среда и за създаване на нови работни места.

В тази връзка изпълнението на ОПТ съответства на Ръководните насоки на Общността и по-специално на насока 1.1. „Да направим Европа и регионите ѝ по-атрактивно място за инвестиции и работа“, 1.1.1. „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура“.