

## СПРАВКА

за отразяване на постъпилите предложения от обществените консултации на проект на Решение на Министерския съвет за одобряване на актуализирани Национални научни програми, одобрени с Решения № 577 и № 658 на Министерския съвет от 2018 г.

№	Организация/потребител /вкл. начина на получаване на предложението/	Бележки и предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ с вх. №03-610/19.11.2020 г.	<p>1. В рамките на конкретна (специфична) цел 5.2.1. „Насочени фундаментални изследвания: разработване или усвояване на методика и провеждане на надеждни, изчерпателни и детайлни изследвания за качеството на градската среда (сгради, транспортна и техническа инфраструктура, зелени площи, обществени открити пространства и население) и влияние върху качеството на живот, здравния риск и състоянието на екосистемите към ННП „ООСНРНЯПБ“, да се доразвие, като се включи следното, свързано с БДП:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изследване качеството на градската среда в 5-те най-големи града в страната от гледна точка на безопасността на придвижване, в т.ч. свързаните рискове от прекомерна замърсеност на въздуха с вредни емисии от автомобилния транспорт и попадане в пътнотранспортни произшествия вследствие на интензивния трафик.</li> </ul> <p>2. В рамките на конкретна (специфична) цел 5.2.2. „Приложни изследвания: на основата на знанията, генерирани от насочените фундаментални изследвания към ННП „ООСНРНЯПБ“, да се допълни с разработването на следното:</p>	Приема се частично	<p>1. Основният фокус в работата по РП.І.5. Качеството на живот в страната е да се направи оценка на това как текущия климат и бъдещите климатични промени ще се отразят на основните параметри, определящи условията на живот. Посредством въвеждането на подходящи индекси на замърсяване и комфорт ще бъде оценено влиянието на климатичните промени върху качеството на живот на хората чрез връзките между метеорологичните фактори, замърсяването на въздуха и рисковете за човешкото здраве. Добавянето на исканите допълнителни дейности и разработки излизат извън формулираните и одобрени задачи и очаквани резултати в РП.І.5. и изискват огромни допълнителни ресурси, човешки и финансови, каквито не могат да се осигурят в рамките на програмата.</p> <p>2. Разработването на модели за изграждане на интелигентни транспортни системи за управление на трафика и пътната инфраструктура изисква специфични знания в областта на планиране на градската среда (урбанисти не са включени в момента в работния колектив на РП.І.5.), използването на модели за инвентаризация на емисиите от автомобилния транспорт и за динамиката на движението по основните пътни артерии. Необходими са данни за променливата структура на потока като тип автомобили, вид използвано гориво, скорост на движение, както и детайлно представяне на физическата среда (геометрия на сградите, динамика на застояването и т.н.), за захранването на тези модели. Данни от точно преброяване на трафика са налице само за малка част от основните пътни артерии в градовете, при това данните показват единствено преминали среден брой превозни средства за 24 ч. и не дават представа за реалната структура и динамика на движението. В момента липсват данни и информация</p>

- Модели за изграждане на интелигентни транспортни системи за управление на трафика и пътната инфраструктура, смекчаващи рисковете за околната среда от вредни емисии и пътнотранспортни произшествия, за развитие на универсална безопасна мобилност;
- Системи за събиране, анализ и оценка на данни за пътнотранспортната обстановка, трафика и поведението на участниците в движението;
- Разработка, насочена към опазване на биоразнообразието – местообитанията на животински и растителни видове в крайпътното пространство: допълване и натрупване на знания за развитието на животинските и растителните видове, местата на тяхното обитаване и разпространение и нуждите им на национално и областно ниво, както и картографиране на резултатите; ползване на картографирането в съчетание с местоположението на трасетата на пътищата, дефиниращо нуждата в определени случаи от специфичен дизайн на съответния пък и крайпътното пространство, с цел защита на животинските и растителни видове; определяне на нуждите по класове пътища, в т.ч. ползване на огради, обезопасителни системи и други способности по пътя и крайпътното пространство, с цел опазване живота и здравето на видовете от опасностите на движението по пътищата.

3. В т. 6.2. „Приложни резултати“ към т. 6“Очаквани резултати“ на Програмата

необходими за изпълнение на такава задача и събирането на тези данни ще отнеме значително време, което ще надхвърли времевите рамки поставени за изпълнение на ННП, още повече, че 2 години вече са минали и в този начален период бе предвидено събирането на всички необходими данни за успешното изпълнение на поставените задачи.

Изграждането на системи за събиране, анализ и оценка на данни за пътнотранспортната обстановка, трафика и поведението на участниците в движението са дейности от компетенцията на държавни агенции и структури. Изискването на данни и съгласуването на работата между отделни държавни институции не е в компетенцията и правомощията на такъв тип програми с научноизследователски характер. Основните индикатори за изпълнението на програмата са публикуваните резултати в научни списания с международно значение и исканата допълнителна дейност от събиране, анализ и оценка на данни за пътнотранспортната обстановка, трафика и поведението на участниците в движението не се покрива от тези индикатори.

Съгласно законодателството в областта на качеството на атмосферния въздух (КАВ) инвентаризация на емисиите (включително от транспорта) на общинско ниво се извършва за целите на разработването на т.н. общински програми за подобряване на качеството на атмосферния въздух по чл. 27 от Закона за чистотата на атмосферния въздух. Нормативно задължение за това имат кметовете на общините. Източниците на информация реално са на общинско ниво и анализът на наличната информация би могъл да бъде извършен в необходимата дълбочина много по-детайлно и качествено именно на местно ниво (включително конкретните сектори с принос към замърсяването), още повече значителни средства по Оперативна програма „Околна среда 2014-2020 г.“ са заделени за финансиране на актуализацията на общинските програми за КАВ и ННП не може да дублира тези дейности.

Относно предложението за разработка, насочена към опазване на биоразнообразието – местообитанията на животински и растителни видове в крайпътното пространство:

Пътищата (шосейни, железопътни) са един от основните коридори за навлизане на чужди и инвазивни растителни видове, но

		<p>да се допълнят съобразно направените по-горе предложения.</p> <p>4. ДАБДП да бъде включена в Надзорния съвет по Програма „Опазване на околната среда и намаляване на риска от неблагоприятни явления и природни бедствия“, който ще проследява и контролира изпълнението ѝ.</p>		<p>едновременно с това в местообитанията край пътищата се срещат и редки растителни видове. По отношение на животните, пътищата представляват бариера, фрагментираща местообитанията им и затова често се налага изграждане на специфични проходи, тунели за осигуряване на безопасно преминаване. Въпреки че има определени проучвания за влиянието на пътната инфраструктура върху популациите на видовете (напр. за животните пътят през Кресненското дефиле, за инвазивните видове – частични наблюдения в някои части на страната за навлизане на инвазивни видове покрай ж.п. пътища и шосета), едно целенасочено проучване на видовия състав, състоянието на популациите и местообитанията в крайпътните участъци, ще допринесе съществено не само за надграждане на познанието и нови актуални данни от научна гледна точка, но и като основа за практически решения при поддържане и изграждане на пътна инфраструктура.</p> <p>Ще се разгледа възможността предложението да бъде обособено като отделна задача към РП I.7 Биоразнообразие, екосистемни функции и качество на жизнената среда, като бъде сформиран екип от съответните специалисти, като резултатите съответно ще бъдат представени при изготвяне на годишните/шестмесечните отчети по Програмата. Към досега утвърдените задачи и подзадачи в работния пакет тази нова тема не може да намери място, тъй като дейностите в тях са твърде специфични.</p> <p>3. Приема се предложението за включването на ДАБДП в работата на Надзорния съвет.</p>
2.	<p>Проф. Анна-Мария Тотоманова, координатор на ННП КИНПОР Писмо с вх. № 94- 5370/ 25.11.2020 г.</p>	<p>Промяна на съотношенията в т. 4 Специфични допустими разходи като максималния процент от допустимите разходи за персонал да бъде увеличен от 40 на 50%, както и увеличаване до 30% от допустимите разходи в перо ДМА/НДМА в т.ч. и апаратура.</p>	<p>Приема се</p>	<p>При изпълнението на ННП Изпълнителният съвет на Програмата определя процентните ограничения на преките допустими разходи по различните пера.</p>

3.	<p>Член-кореспондент Костадин Ганев, координатор на ННП „Опазване на околната среда и намаляване на риска от неблагоприятни явления и природни бедствия“ Писмо с вх. № 94-5363/25.11.2020 г.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Да бъдат премахнати лимитите за различните специфични допустими разходи за изпълнение на Програмата;</li> <li>2. Ако това е неприемливо, да бъдат коригирани лимитите, както следва: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Възнаграждения на екипа – до 70% от преките допустими разходи за изпълнението на дейностите;</li> <li>- Разходите за командировки – до 40% от преките разходи;</li> <li>- ДМА, включително апаратура, инструменти и оборудване и разходи за ДНА (софтуер и информационни продукти) – до 40% от преките разходи;</li> <li>- Външни услуги, пряко свързани с изпълнението на Програмата в т.ч. заплащане на членски внос, такси за участие в научни мрежи и др. – до 40%;</li> <li>- Материали, консумативи и други допустими разходи, пряко свързани с изпълнението на Програмата – до 40% от преките разходи.</li> </ul> </li> </ol>	Приема се	При изпълнението на ННП Изпълнителният съвет на Програмата определя процентните ограничения на преките допустими разходи по различните пера.
4.	<p>Акад.Юлиан Ревалски, председател на БАН</p>	<p>В текста към програмите „...<i>При изпълнение на ННП е допустимо да се извършат промени във финансовия план, чрез прехвърляне на средства между различните групи допустими преки разходи, при условие че преразпределението не надвишава 10 процента от общия размер на допустимите преки разходи за съответния етап. В този случай координаторът на програмата уведомява МОН</i>“ фразата „не надвишава 10 процента“ да се замени с „не надвишава 20 процента“</p>	Приема се	При изпълнението на ННП Изпълнителният съвет на Програмата определя процентните ограничения на преките допустими разходи по различните пера.

5.	<p>Чл.-кор. Константин Хаджииванов, координатор на ННП „Нисковъглеродна енергия за транспорта и бита (ЕПЛЮС) Писмо с вх. №94-5378/26.11.2020 г. и Писмо с вх. № 0901-150/27.11.2020 г.</p>	<p>1. В текста на програмите „...При изпълнение на ННП е допустимо да се извършат промени във финансовия план, чрез прехвърляне на средства между различните групи допустими преки разходи, при условие че преразпределението не надвишава 10 процента от общия размер на допустимите преки разходи за съответния етап...“ допустимите проценти за преразпределение на финансовите средства на пера да се променят от 10% на 20%.</p> <p>2. За ННП ЕПЛЮС - повишаване на допустимите разходи за ДМА, включително апаратура, инструменти и оборудване и разходи за ДНА (софтуер и информационни продукти) на 30% от преките разходи за 2 период от изпълнението на Програмата – включително неизразходваните средства от 1 период. Това повишаване от 10% е за сметка на намаляване на разходите за командировки с 5% и външни услуги с 5%</p>	<p>Приема се</p>	<p>При изпълнението на ННП Изпълнителният съвет на Програмата определя процентните ограничения на преките допустими разходи по различните пера.</p>
6.	<p>Проф. д-р Оля Стоилова, Координатор на ННП БиоАктивМед Писмо с вх. № 94-5415/27.11.2020 г.</p>	<p>1. При изпълнението на ННП е допустимо да се извършват промени във финансовия план, чрез прехвърляне на средства между различните групи допустими преки разходи, при условие, че преразпределението не надвишава 20% от общия размер на преките разходи за съответния етап.</p> <p>2. Лимитите на ДМА, включително апаратура, инструменти и оборудване и разходи за ДНА (софтуер и информационни продукти), за външни</p>	<p>Приема се</p>	<p>При изпълнението на ННП Изпълнителният съвет на Програмата определя процентните ограничения на преките допустими разходи по различните пера.</p>

		услуги, пряко свързани с изпълнението на програмата в т.ч. заплащане на членски внос, такси за участие в научни мрежи и др., както и за материали, консумативи и други допустими разходи, пряко свързани с изпълнението на програмата да се променят на до 40% за всяко едно перо.		
--	--	--	--	--