

Стенографски протокол!

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

VIII ЗАСЕДАНИЕ

23 – 24 ноември 2017 г., гр. Пловдив

Ден 1 /23 ноември 2017 г./

ОТКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Добър ден, уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, уважаеми представители на Европейската комисия - г-н Сесилио, г-н Христов, Европейската инвестиционна банка, г-н Лякос, г-н Александров, с които работим много отдавна от Инициативата JASPERS.

Уважаеми колеги, уважаеми гости, за мен е чест и привилегия да открия VIII-мото заседание на Комитета за наблюдение и да Ви приветствам с добре дошли в гр. Пловдив.

Преди да започнем, първо благодаря за пореден път на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за организираното посещение на изградена инфраструктура по Оперативната програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и част по старата програма. Както винаги организацията беше перфектна и мисля, че за всички беше много интересно и полезно това посещение. Преди да започнем нашата

работа по дневния ред, също така искам със задоволство да отбележа, че от предишния Комитет за наблюдение, от времето на предишния Комитет до сега, програмата вече бележи така осезаем напредък. По отношение на финансовите показатели, разплатените средства към този момент са вече 15 процента от общия бюджет на програмата, което като ръст, този показател в абсолютен размер, представлява пак за този период спрямо предишната дата на Комитета за наблюдение - 98 млн. евро. Съответно ръстът на сертифицираните средства, в абсолютен размер, пак за този период, е 92 млн. евро. Също така, постигнат е прогрес и по отношение на големите проекти като вече двата железопътни проекта са одобрени на национално ниво и изпратени в Европейската комисия за по-нататъшно разглеждане. На 24 октомври, Европейската комисия одобри формуляра за кандидатстване за Лот 3.1, 3.3 и тунел „Железница“. Тук искам да отворя една скоба и да отбележа, че одобрението от Европейската комисия е, повтарям, за Лот 3.1, 3.3 и тунел „Железница“. Това не означава, че има одобрение на цялата автомагистрала „Струма“ и специално на Лот 3.2 /„Кресненското дефиле“/. За членовете на Комитета за наблюдение е ясно това, но искам да се извиня за излезлите в медиите медийни съобщения и коментари, че ЕК е одобрила едва ли не цялата „Струма“ и с Кресненското дефиле повече няма никакви проблеми. Искам да Ви уверя, че такава информация и специално Европейската комисия, защото съм сигурна, че им създаде проблем да се обясняват на различни нива, но искам да ви уверя, че такава информация не е подавана, не е излизала от Управляващия орган, респективно дирекцията „Координация на програми и проекти“ и съм сигурна и от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“, но явно автомагистрала „Струма“ ще продължи да бъде във фокуса на внимание на медиите, на политици и включително и на не така здрав интерес от страна на различни хора и организации. Както казах, удоволствие е да отбележим, че наистина има напредък, докато предишния път си спомням на Комитета, имах никакви доста остри встъпителни думи и неудовлетвореност от липсата на прогрес по програмата, но за радост сега не е така и мисля, че имаме нужда, по-често да отбелязваме, когато има такъв напредък, да се похвалим, да се мотивираме, защото големите предизвикателства и проблеми са пред нас. Освен автомагистрала „Струма“, която едва ли не е залог за успех на инвестиционната политика на Агенция „Пътна инфраструктура“, също така железопътните проекти предстои да бъдат договорени, всичките договори по тези проекти, след успешно проведени тръжни процедури. Също така, искаме да бъдат факт вече договорите, важни договори и по други проекти, които са малки, но са изключително важни, като тези от Приоритетна ос 4, за която всеки път говорим, че

изостават и много, много други проблеми. Всичко това е пред нас и ни предстои през следващият период и цялата 2018 г. да приключим най-после с договарянето и да можем да се съсредоточим в реалното изпълнение и завършване на някои от проектите. Предстои ни наистина важна и трудна и отговорна 2018 г., тъй като в края на годината ще трябва да отчетем изпълнението на целите, на междинните цели към края на 2018 г. по програмата, също така следва да отчетем изпълнението на индикаторите за изпълнение. Но не само това знаете, че 2018 г. е годината на Председателството на България на Съвета на ЕС. Също така, през месец май догодина, ще бъде представено от ЕК предложение за новия бюджет - новата финансова рамка. Всичко това, наред с всичките задачи пред програмата, ни задължава да направим колкото е възможно повече, с общи усилия да направим 2018 г. наистина по-успешна, по-ефективна, като преодолеем със съвместни усилия трудностите и проблемите, които са пред нас. Аз мисля, че и днес ще го демонстрираме това от днешния ден, от бенефициентите ще дадем наистина необходимия гласък на програмата като цяло и на всеки един проект от нея, защото всеки един е важен, не са много проектите, но наистина са важни за различните сектори очакваните проекти.

С тези встъпителни думи, предлагам да продължим по дневния ред. Всички го имате. Ако няма никакви коментари, предложения за включване на нови точки и забележки. Мисля, че няма коментари.

Преди това, бих дала думата за встъпителни думи на г-н Сесилио, защото все пак това е нашият най-важен гост и е редно да каже и от страна на ЕК няколко встъпителни думи. След това разбира се ще имаме възможност да провеждаме допълнителни дискусии. Благодаря!

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]: Благодаря Ви много за това, че ми дадохте думата!

Уважаеми членове на Комитета за наблюдение, дами и господа! За мен е удоволствие да бъда отново с Вас. За мен е голяма чест да бъда тук. Трябва да отбележим, че напредъкът по тази оперативна програма е добър. Одобрено е изменение на програмата с решението от 8-ми ноември. Важно е, че постигането на предварителните условия беше потвърдено от ЕК на 3 август, което се случи след предното заседание на Комитета. Няколко големи проекта са подадени към ЕК. Както вече отбелязахте Лот 3.1 и 3.3 на АМ „Струма“ е одобрен на 24 октомври. Благодаря Ви много за поясненията, които направихте за

обхвата на проекта. Това не е Лот 3.2 и изобщо не става дума за него, а за 3.1 и 3.3 и не касае отсечката при Кресненското дефиле. И в допълнение към това трябва да се каже, че с проектните работи, които са одобрени, в никакъв случай не се включва възможността, варианта, който накрая ще се избере по позиция 3.2. Това, което ще се обсъжда, ще бъде във всички случаи съвместимо с одобрените обособени позиции 3.1 и 3.3, така че не трябва да се правят предварителни презумпции за бъдещето.

Имаме постъпили и два големи проекта в железопътния сектор, Елин Пелин – Костенец и Пловдив - Бургас, където ЕК поиска допълнителна информация от българските власти. За Елин – Пелин – Костенец основната част на тази информация вече я получихме и има някои елементи, които допълнително трябва да бъдат изяснени, но, разбира се, за Пловдив - Бургас ще бъде много трудно, защото поискахме информация миналата седмица и държавата членка има два месеца за отговор и ще отнеме известно време, за да се получат необходимите разяснения. Може би трябва да информирам членовете на Комитета за наблюдение, че вчера службите на ЕК се срещнаха с Управляващия орган по повод годишния преглед на напредъка на Оперативната програма, което законово изискване по Регламента за общите условия и обсъдихме състоянието на нещата и напредъка по Оперативната програма. Както казахте, тя напредва добре във финансово и физическо отношение, което ни кара да мислим, че индикаторите за изпълнението, които трябва да се отчетат през 2019 г. ще бъдат постигнати и различните приоритетни оси ще се възползват от предвидения резерв за изпълнението. Някои от индикаторите вече са постигнати, а при други развитието е добро и позволява постигане към заложената дата. Също по отношение на правилото N+3, целта за 2017 г. вече е постигната, а за 2018 г. значителна част е изразходвана и изпълнена, така че не виждаме особен проблем.

Бих казал, че програмата напредва наистина, обаче винаги има „обаче“. Бих казал, че независимо от слънчевия ясен ден, виждаме някои облаци на хоризонта, може би от тук не се виждат ясно, но са там. Наистина виждаме някои облаци, свързани с големите проекти, които обсъждаме, по-специално капацитета на оперативната програма да интегрира всички големи проекти както в железопътния сектор, така и в пътният сектор, като се вземат в предвид прогнозните суми на разходите, които отиват отвъд финансовия капацитет на оперативната програма. Така че, ние трябва да разговаряме с българските власти за начините, по които можем да преодолеем този недостиг на средства, именно чрез национални средства.

Друг проблем, който може да възникне, е свързан с прогнозираната времева рамка за завършване на проектите, по-конкретно на железопътния Елин Пелин - Костенец, но също и за ЛОТ 3.2, ако бъде одобрен и когато бъде одобрен за магистрала „Струма“, в допълнение и към недостига на отделените средства в Програмата за покриване на целия проект, а и предвид планирания срок за приключване до 2023 г., което е крайният срок за допустимост на разходите. Естествено, ако бъде завършен до тогава, няма да има проблем, но опитът ни показва, че нашите прогнози обикновено не са толкова точни и често имаме закъснения и дори свръх разходи, така че наистина трябва да имаме по-близко наблюдение и наистина българските власти взимат необходимите мерки във връзка с наблюдението на тези големи проекти, за да могат да оценят всякакви отклонения и да реагират и да вземат съответните мерки, за да се стигне до успешен край на проектите и пълно усвояване на сумите, разпределени от европейските фондове. Така или иначе, трябва да останем бдителни и да бъдем внимателни към начина, по който се осъществяват тези проекти по отношение на тръжните процедури, сключването на договорите и тяхното осъществяване на терен, разбира се, защото не трябва да изпускаме елементи извън контрол. Но мисля, че по принцип ние ще успеем по време на нашите дискусии днес и утре да изясним тези неща. И може би на последно място по отношение на България по принцип това е една много добре представяща се оперативна програма. Глобално България се справя с изпълнението над средното ниво за ЕС, което е важно да се отбележи, даже в сравнение с другите оперативни програми има известен дисбаланс. Някои програми се развиват по-добре, други буксуват малко повече, но по принцип нашата програма се представя добре и можем също да кажем, че прогнозите предоставени от българските власти по отношение на исканията за плащане към ЕК показват, че са надеждни. Наистина, България до сега декларира важни суми от нейните прогнози и считаме, че до края на годината действителните суми ще бъдат много близки до прогнозираните през юли, дори може да ги надхвърлят до известна степен, което за жалост не е случаят в цяла Европа, по отношение на декларираните разходи към ноември, които съответстват на 40 процента от годишните прогнози. Последните са от юли, така че имаме някакво изпълнение, което създава проблем за осъществяването по отношение на бюджета на ЕС. Може би сте информирани, че при разглеждането напоследък на бюджета за 2017 г., ние отделихме по-малка част за кохезионна политика около 6 млн. евро и дори след това намаление, ако държавите членки не декларират съществени парични суми до края на годината, краят на годината е към 15 декември, ние ще се сблъскаме с много висок риск от неизпълнение по отношение на бюджета. През май

Комисията се очаква да представи пред останалите институции предложението си за следващата многогодишна финансова рамка и вие знаете, че с преминаването от 28 на 27 държави, считано от 2019 г., ще се създаде проблем за бъдещия бюджет на ЕС. Дали ще трябва да го намалим, дали ще го поддържаме, ако го поддържаме дали ще искаме по-висока подкрепа от нетните приносители, ще разгледаме различни възможности, но ако трябва да го ограничаваме, имайте предвид, че кохезионната политика представлява 1/3 от бюджета на ЕС, а обща селскостопанска политика представлява друга 1/3 от бюджета, така че може би ще трябва да се орежат огромни блокове от разходи и ще бъде много трудно да кажем, че ще трябва да поддържаме силна кохезионна политика, ако не можем да похарчим сумите, които са определени за тази политика и тогава тя ще отслабне. Именно заради това искаме да привлечем вниманието на държавите членки да направят всичко по силите им, за да подобрят нашите резултати и постижения, не само финансово, но и физически. До момента ние започваме разговорите за бъдещето, иначе нашите аргументи ще бъдат отслабени от тези, които ще искат да вземат от сегашния дял на кохезионната политика в бюджета на ЕС. Бих казал, че България не е сред най-слабо представящите се и колкото повече постигате, толкова повече допринасяте за постигането на тази цел. Като държавата с най-ниския брутен вътрешен продукт в Европейският съюз имате интерес от силна кохезионна политика след 2020 г. която да ви подпомогне. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря за този общ обширен преглед и на ниво програми на България като страна членка на Европейския съюз и къде стои в ситуацията и какво стои пред нея. Утре всъщност, когато правим преглед на програмата, на цялата програма, напредъка на ниво програма и проблемите, разбира се, ще изложим и ще имаме възможност да запознаем членовете на Комитета за наблюдение с моментното състояние, какви са прогнозите, оценката за прогнозите за сертифициране към края на 2018 г., какви са резултатите и разбира се какво остава до края и така че ще ги изложим тези резултати. Също за основните послания и изводи, до които стигнахме по отделните приоритетни оси и конкретни големи проекти вчера на техническата среща, годишната техническа среща, която за първи път провеждаме. Тя е във формат управляващ орган и Европейската комисия. Поканихме и двата големи бенефициента: Агенция „Пътна инфраструктура“ и НКЖИ, тъй като фокус също беше големите проекти. От сега нататък ще се провеждат такива годишни технически срещи, на които ще бъдат по-детайлно разглеждани всичките въпроси за напредъка на програмата, големите проекти и

следващите стъпки, които са необходими с оглед ускоряване и преодоляване на трудностите. Разбирам, че няма бележки по дневния ред и предложения и можем да започнем с представянето от страна на бенефициентите на оперативната програма. Обичайно на първо място е Национална компания „Железопътна инфраструктура“, която е бенефициент на първа приоритетна ос. Моля, заповядайте да представите проектите. Също така искам да обърна внимание, виждате е записано, че помолихме бенефициентите, които имат ангажимент от предишния програмен период, т.е. да довършат някои проекти, които са били части от проекти в предишните или отделни лотове да докладват, защото, ние имаме ангажименти и провеждаме редовен мониторинг на окончателно приключване на ангажиментите по старата оперативна програма. Така че НКЖИ и Агенция „Пътна инфраструктура“ ще докладват надявам се, НКЖИ поне се надявам за приключване на проекта, който не беше изцяло приключен в предишния програмен период, това е Пловдив – Септември, а АПИ за обхода на град Габрово. Така ще проследяваме тяхното изпълнение до окончателното приключване, защото ние към края на 2018 г., по-скоро март 2019 г., ние трябва да докладваме на Европейската комисия, че са функциониращи в експлоатация.

Г-жа Чакърва ли ще представи от името на НКЖИ? Заповядайте, имате думата!

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И СТАТУС НА НЕПРИКЛЮЧИЛИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТ 2007 – 2013 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА: Благодаря, г-жо Василева!

Ще започна съгласно инструкциите на Управляващия орган. НКЖИ трябваше да докладва от предишния Комитет за наблюдение за приключването на проекта Септември – Пловдив. Миналия път ние ви докладвахме, че три от четирите лота са изпълнени и сега докладваме, че и последният Лот 4 за осигурителните системи, също е изпълнен и нямаме какво да докладваме повече по Оперативната програма „Транспорт“. Така че можем да минем към презентацията за Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

На първия слайд, в унисон с докладите на Управляващия орган и с проведената вчера техническа среща сме изложили плановете и прогнозите, свързани с усвояването на

средствата по оперативната програма, разпределено по оси и по години. Като детайли са разписани усвояванията на средствата за двете години до 2018, другите са общо докладвани. Накратко сме дали и с няколко думи как върви напредъка по отношение на кандидатстването и одобрението на формулярите за кандидатстване. И както виждате от резултатите, в сравнение с миналата година, за броя докладвания и одобрени формуляри за кандидатстване, тази цифра е значително по-висока, не само като подадени формуляри за кандидатстване, и като одобрени такива. В началото ще докладваме големите проекти по Приоритетна ос 1 на оперативната програма. На слайда можете да видите къде са разположени тези проекти. По тази ос имаме два големи проекта, два малки проекта строителни и един проект за техническа помощ. Първият голям проект по ос 1 е фаза 2 на проекта Пловдив – Бургас. Проектът вече е стартирал, статута г-жа Василева го спомена по отношение на административното одобрение. Можете да видите изписани точните дати на слайда, историята на административното одобрение на проекта. Проектът е стартирал, строи се на обекта, два строителни договора имаме сключени за изпълнение на участъци Стралджа – Церковски, Скутаре – Оризово. Може да видите напредъка, физическия и финансовия напредък, изнесени на слайда. Тръжните процедури, които тепърва предстоят. От съществено значение, аз няма да ги изброявам всичките тези, които са изписани на слайда, от съществено значение са процедурите, свързани с осигурителните системи, чието откриване очакваме всеки момент, тъй като процедурата попадна в АОП система за случаен избор и не успяхме да докладваме на Комитета, че е открита процедурата. Но, ако не днес, на 25 със сигурност ще имаме открита процедура, когато изтича крайният срок за проверка на случаен избор. Разбира се, имаме трудни процедури, предстоящи и в началото на следващата година. Следващият най-тежък участък Оризово – Михайлово. Няколко думи в тази връзка. Тук имаме закъснения от планираното, във връзка с провалена тръжна процедура. Тръжната ни стратегия от начало беше да възложим отделно техническо проектиране на обекта и на база на това техническо проектиране да възложим строителството, провалянето на тръжната процедура и скъсяването на периода, в които бихме могли да извършим тези две дейности по отделно с две отделни тръжни процедури, ни накара да преосмислим тръжната си стратегия и решихме, че само от намаляването броя на тръжните процедури и обединяването в една тръжна процедура за проектиране и строителство, ние ще спестим някъде между 6 и 9 месеца. Така че, като коригираща мярка сменихме тръжната си стратегия и в момента проектът е подготвен за обявление като проектиране и строителство.

Малко визуализация на обектите, които се изграждат в момента, тъй като днес успяхме да видим само част от проектите, завършени по ОПТ и част от проекти, завършени по ОПТТИ. По другия проект, Пловдив – Бургас, не можахме да видим. За следващия Комитет за наблюдение ще посетим готовите обекти по този проект.

Следващият голям проект по Приоритетна ос 1 е проектът Елин Пелин – Костенец. Няма да чета също цифрите, които можете да видите на слайда, ще обърна внимание само на факта, че процедурите бяха обжалвани, което, ако съпоставите датите, ще видите, че ние само от обжалване до възстановяване работата на оценителните комисии, само от тези процедури, сме загубили около 4 месеца по този проект, за обжалване и възстановяване, което, разбира се, въпреки решението в наша полза, няма гаранции, че това няма да се повтори и след избора на изпълнител. Предстоящите процедури, които ще бъдат открити в началото на следващата година са за избор на изпълнител за авторски надзор, археология и оценка на съответствието по този проект. Забравих да спомена, че проектът е разделен на три лота, които може да видите на картата в дясно, отбелязани с тяхната дължина и индикативните стойности.

Както в началото презентирахме по ос 1, имаме 2 големи и 2 малки проекта. Единият от малките проекти е по линията Пловдив – Бургас изграждане на трите тягови подстанции. Относно статута на проекта, две от тяговите подстанции са готови, имат акт 15. За третата тягова подстанция, в началото на декември очакваме подписване на акт 15. За нея можете да видите и физическия напредък, и финансовия са доста значителни. Проектът се изпълнява в срок, няма закъснения, така че нямаме основание да се притесняваме, че няма да бъде завършен в срок по договора за безвъзмездна финансова помощ.

Четвъртият проект по ос 1 е за изграждане на четири броя пътни надлези в участъка Септември – Пловдив. Днес имахме възможност да ги видим, преминавайки с влака от там. Два от надлезите са напълно готови, два от надлезите предстоят да бъдат завършени, съгласно сроковете, които са упоменати. Искам само да си призная, че неслучайно минахме от там, неслучайно ви показахме тези обекти, неслучайно наблегнахме няколко пъти над това кога е започнал проектът и кога е завършен, защото искахме сами да си направите извода, но за всеки случай аз ще го направя, че НКЖИ може да строи много бързо, когато има разчистен фронт за изпълнение на строителни дейности и да изпълнява проекти в срок.

Сега ще изгледаме едно филмче за един от надлезите.

Това е надлезът, на който бяхме днес, да, на Тодор Каблешков.

Филмчето е една минута, няма да отнеме много време.

Последният проект по ос 1 е техническа помощ за участъка София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Република Македония. Проектът е разделен на два лота. Лот 1, който е за участъка София - Перник - Радомир. Очакваме окончателно да бъде приключен първо тримесечие следващата година. Имаме малко закъснение в рамките на 4 месеца, съгласно планирания график, който е свързан с процедури за одобрение. Иначе проектът технически е предаден и одобрен в срок. Закъснението на проекта се дължи изцяло на съгласувателни процедури с различни институции.

За втория участък на проекта има изготвена техническа спецификация, която съгласно графика за изпълнение на проекта през декември месец трябва да бъде одобрен от управителния съвет и в началото на следващата година да стартираме процедурата за избор на изпълнител. Тук просто показваме едно тунелно съоръжение от готовия одобрен проект по линията София – Перник – Радомир, като по-интересно решение и да се види, че наистина проектът е в детайлна степен на готовност одобрен.

Това е началото или края на тунела, зависи как го гледаш.

НКЖИ е бенефициент и по Приоритетна ос 3. По Приоритетна ос 3 са планирани три формуляра за кандидатстване, които обединяват изграждането, модернизацията и превеждането в съответствие на шест гари в съответствие с европейските изисквания. Трите гари са групирани в района на София, две от тях са Нова, Стара Загора и гаров комплекс „Карнобат“. Така са групирани по формуляри. Гара Карнобат е сама, Стара и Нова Загора са в един. За трите гари, които са в един формуляр за кандидатстване, има изготвени технически проекти, има издадени разрешения за строителство за две от гарите и очакваме обявяване на процедурите през месец декември като, също така, планираме и внасянето на формуляра за кандидатстване в Управляващия орган по същото време. Същото ниво на развитие и за гара „Карнобат“, защото техническите проекти по тези гари се изготвяха по предишни проекти от предишния програмен период, проекти за подготовка. Малко по-назад в подготовката, но не по-бавно, се подготвят Нова и Стара Загора, за които имаме възложени идейни проекти и ще бъдат възложени с проектиране и строителство също в рамките на месец декември тази година.

Това е представата на проектантите за изглеждането на гарите след извършването на строителните дейности по тях */визира се слайд от презентация/*.

НКЖИ е бенефициент и по Приоритетна ос 4 с два проекта за изграждане на ETCS-системи като най-спешният и в най-напреднала фаза е проектът за изграждане на ETCS-системи осигуряваща безопасност и сигурност по направлението на участъка Русе – Каспичан. Проект, който подготвяме с помощта на колегите от Европейска инвестиционна банка. Съгласно графика на проекта, той трябва да бъде внесен като формуляр за кандидатстване в Управляващия орган до края на тази година. Техническите спецификации са почти готови, консултантите работят интензивно, формулярът за кандидатстване е в напреднала фаза на подготовка и до края на годината очакваме да бъде внесен в Управляващия орган за разглеждане. Датите за тръжните процедури можете да видите - април месец 2018 г.

Другият проект, свързан със системи за сигурност и безопасност е осигурителните системи в участъка между София – Септември. Проект, който също се работи съвместно с колегите от ЕИБ. Тъй като безопасността по линията Русе – Каспичан е от първостепенно значение за НКЖИ, ние малко скроихме изготвянето на този формуляр за кандидатстване в сравнение с формуляра за ETCS по това направление, отчитайки също така и факта, че изграждането на тази система трябва технологично да бъде съобразена със строителните дейности на осигурителните системи в този участък, където са съсредоточени проектите от ос 1. Така че очакваме процедурите по него да бъдат открити началото на юли месец 2018 г., с малко закъснение в сравнение с другия проект, който е приоритетен за НКЖИ.

И последният проект от изключителна важност за НКЖИ, това е проектът за изграждане на система за управление на влаковата работа и система за мониторинг и контрол на подвижния железопътен състав, който се движи по железопътната инфраструктура. Това е проект, който всъщност аз може би трябваше да обобщя, че всички проекти по ос 4 се изграждат със съдействието на Европейска инвестиционна банка, които ни съдействат при изготвянето на формулярите за кандидатстване, техническите спецификации и съвети за управлението по проектите по тази ос. Но тъй като още не сме стигнали до тази част, в момента дейността е съсредоточена основно върху подготовката на формулярите за кандидатстване и техническите спецификации. Може би вие видяхте датите, аз не успях да ги видя, че Нисим много бързо превъртя. Така, както казахме, този проект също е от изключително важно значение и бих казала спешност за НКЖИ за това той и

внедряването на ETCS по направляването на Русе – Каспичан са изтеглени в графика на помощта, оказвана от ЕИБ, са изтеглени по-рано от третия проект и да, датите също очакваме формуляра. Работи се паралелно по двата формуляра, консултантът активизира експертите си. Имаше реорганизация в екипа, за да могат да осигурят достатъчен капацитет за по-ранното приключване на тези два проекта и на формулярите за кандидатстване.

Още една ос, по която НКЖИ е бенефициент.

Два проекта за техническа помощ, свързани с проекти за изграждане. Може би трябва малко да се върна назад във връзка с изпълнението на цялостния проект за връзка със сръбска граница. Възникнаха технически проблеми, които показаха, че на практика ние нямаме правилното идейно решение за връзка със сръбските колеги от гледна точка на определяне на подходящо трасе, на подходящо място за обща гранична гара и се наложи препроектиране и възлагане на идеен проект за изготвяне на участъка Драгоман – Сръбска граница. Също така и довършването на частта на съгласуване на ПУП-овете за проекта Петърч – Драгоман, където техническият проект вече е изготвен и одобрен. Това са също детайли от проекта */визира се слайд от презентация/*.

Във връзка с последните анализи и резултатите от Генералния план за развитие на транспорта се очерта безспорна тенденция и тренд за усилено натоварено движение на стоки и хора, основно на стоки, по направленията север – юг на българската железопътна инфраструктура и тъй като този процес не беше анализиран в този аспект перспективи за развитие и приоритетни направления, беше изготвена техническа спецификация, която вече е готова, за развитие на направленията север – юг, чрез които да се опитаме, не само да удовлетворим нуждите на динамичното развитие и установения тренд за ръст на товари и пътници в това направление, но и възможностите с тяхното развитие да бъдат генерирани нови точки, да бъдат осигурени нови точки за генериране на нови товари. Очакваме до края на годината да имаме одобрение от управителния съвет на документацията и да може да обявим през февруари 2018 г. началото на тръжната процедура.

Това е техническата помощ за подпомагане на дирекция СРИП. Аз не мисля, че трябва да се спирам на нея. Изграждането на електронен и физически архив. Проектът е видяхте в началото с одобрен формуляр за кандидатстване.

Това е на кратко в резюме, няма да се спирам в детайли. Това е проектът, с който получаваме помощ от Европейска инвестиционна банка.

Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря, Мария, за обширната презентация на проектите, по които сте бенефициент на трите приоритетни оси, дори четири. Така, първа, трета, четвърта и пета. Четири, да.

Преди да дам думата, аз имам един въпрос и може би един коментар. Не разбрах съвсем ясно, понеже Елин Пелин – Костенец, всички е ясно колко е критичен по отношение на това да започне, колкото е възможно, т.е. в сроковете, които предвиждаме да стартира, за да може да бъде завършен в рамките на програмния период. Все още обжалванията вървят. Не разбрах, имаме решение в полза на възложителя, т.е. на НКЖИ, на първа инстанция при обжалване на документацията от КЗК или и от ВАС? На първо ниво само, на първа инстанция или имаме и решение на ВАС и дали вече може да продължи работа оценителната комисия – това ми е въпросът.

Г-Н ХРИСТО АЛЕКСИЕВ: По отношение на процедурата има, понеже беше поискано спиране на процедурата, имаме решение на КЗК и на ВАС и в момента процедурата е продължена и срокът, той трябваше да бъде удължен за подаване на оферта е края на месец януари.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Значи имаме рестарт на процедурата, така да се каже и не би следвало повече да има обжалване за документация, така да се каже вече евентуално при избор на изпълнителите.

Г-Н ХРИСТО АЛЕКСИЕВ: С нов срок, който е краят на януари. Сроковете за обжалване на документацията вече изтекоха, така че това не е възможно ...

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Изтекоха, да. Не знам, но в залата е много топло, предполагам ви е задушно на всички. Да помолим някой от хотела за помощ. Не знам дали се свързахте, но не че аз съм така под напрежение, но предполагам на всички е топло и все пак сме и официални и с костюми и така просто не е приятно за работа. Може би с прозорците по-добра работа ще свършим. Добре, значи януари месец подават се офертите и започва оценката и работата на комисията. Така, добре. Това исках да уточним. Искам да отбележа, хубаво е, че г-н Спиридон Лякос, който е от Европейска инвестиционна банка е тук, но предполагам, че всъщност тази подкрепа от експертизата,

която поискахме от Европейска инвестиционна банка, във връзка с подпомагане на НКЖИ за подготовка и изпълнение на проектите по четвърта приоритетна ос, по-конкретно Мария, които ги изброи за внедряване на ETCS, управление на влакова работа и въобще тези проекти, които са изключително важни за гарантиране сигурността и движението, което включително и държавата, на национално ниво беше поето като ангажимент и наистина да фокусира внимание и средства за подобряване на тези аспекти и търсейки тази подкрепа от ЕИБ наистина ние разчитаме на нея, но искам още веднъж да кажа, че разчитаме наистина на време. Доста късно се подписа и успя да се мобилизира екипът, който да подпомага НКЖИ, но въпреки всичко радвам се да чуя, че се е извършила реорганизация и промяна в работата, за да може там, където НКЖИ има готовност, аз доколкото знам за една от разработките има готовност, т.е. има готова техническа спецификация, да може да бъде проверена от ваша страна, за да могат да стартират тръжните процедури и да бъде усилена работа по подготовката на останалите. Апликационните форми, да знам, че подпомагате, но много важно е навреме да бъдат направени техническите спецификации, за да може наистина да започнат търговете догодина. В противен случай, наистина не се ли приключи в този период и в тези срокове, които Мария спомена, според мен са доста оптимистични, не само за този проект, който подпомагате, но и за другите. Решихме да бъдем по-оптимисти, по-мотивирани и наистина от тук нататък, даже аз това си коментирам с колегата, че ще трябва вече да се следим и да правим мониторинг по презентациите, които правим на тези комитети, защото тези срокове няма къде повече да отиват. Наистина разчитаме да направите всичко възможно в началото на следващата да година да имаме готови технически спецификации, тръжни документи и стартирали търгове. В противен случай те са безсмислени. Безсмислени са всички тези проекти.

Това исках да кажа като коментар. За другите срокове, да, за мен са оптимистични, но силно се надявам, че ще можем да вървим по този график и да работим по-ускорено. Колеги имате думата за въпроси, изказвания, коментари. Г-н Сесилио?

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]: Благодаря Ви! Бих искал да използвам тази възможност да благодаря на НКЖИ за визитата от тази сутрин и като продължение бих искал да направя следните коментари:

Получихме детайлно представяне на съществуващото състояние на отделните проекти, както и за състоянието на тръжните процедури, сключването на договори, изпълнението и т.н., както и разбира се за изразходването на средствата, което е много важно. Дори по-

важно обаче е какво постигаме всъщност с тези пари, какви са действителните резултати, и нямам предвид само за километри и железен път, а какви са действителните резултати. Тази сутрин имахме възможност да видим интервенция от предходния програмен период, което не е най-важното, защото можем да преведем тези резултати и тези въздействия в проектите по настоящата програма. Бяхме информирани, че времето за пътуване е съществено намалено, че е увеличен пътничко-потокът по тази отсечка с близо 20 процента. Ако увеличим броя на пътниците по железниците, веднага намаляваме автомобилния транспорт, така че веднага оставяме нашия отпечатък във връзка с опазването на околната среда. Това се отнася също и за товарните превози, където железопътният транспорт става все по-привлекателен и също можем да намалим броя на товарните превозни средства по пътната мрежа и също така видяхме мултимодалните платформи, които са изградени. От това, което разбрах, наистина това са наистина първите мултимодални платформи, които позволяват или много скоро ще позволят надяваме се, прехвърлянето на контейнери от железопътни вагони на товарни транспортни средства и обратното в страната. Това може съществено да увеличи железопътния превоз на контейнери, което не е валидно към момента във вътрешен план, а може би и по отношение на международните превози. Това автоматично води до по-голяма привлекателност на този сектор. Видяхме, че този терминал е в близост до най-важните индустриални зони в страната и това със сигурност е оценено като понижаване дела на товарните превози в пътния транспорт чрез един по-добър микс между железопътен и пътен транспорт. Също така имахме възможност да видим някои от надлезите, които са били изградени - пътни и пешеходни. Въпреки, че краткият филм, който изгледахме, може би не е толкова въздействащ, в сравнение с видяното на последния Комитет за наблюдение в Сандански, но ние бихме искали тези ужасяващи неща, които видяхме на предишното видео, да останат нещо от миналото, което постепенно да бъде забравено и поне в тази област ние да не се сблъскваме с жертвите, които видяхме на видеото в Сандански. Това също трябва да бъде оправдано социално-икономически, защото нашите инвестиции трябва да имат въздействие.

Друг важен елемент, който много често не се подчертава, е свързан с модернизацията на гарите и цялото оборудване, което е инсталирано по отношение на по-добрия достъп за хора с увреждания. Равнопоставеността е един от най-важните принципи при интервенциите на кохезионната политика, което допринася за подобрене при осигуряването на равни възможности за хората да използват железопътния транспорт,

защото хората с увреждания не могат да слизат и да се качват по стълби, да минават през подлези и надлези. Така че, в бъдеще ще оценя високо, ако бихме могли да се вглеждаме повече в тези резултати, които са постигнати или очаквани и да получаваме по-голямо окачествяване на резултатите от проектите, които се представят в презентациите, като по този начин да се повиши ефективността на системата и конкурентоспособността на българската икономика. Да се улесни живота на хората, грижата за здравето и продължителността на живота, ако мога така да се изразя, защото пресичанията са нещо, което поражда сериозен проблем и контраста с това, което видяхме тази сутрин и което видяхме, когато пристигнахме в Пловдив, когато наистина пресякохме една от тези железопътни линии в един жилищен квартал, в близост до училище, което означава, че ние не защитаваме най-уязвимите групи от населението – нашите деца, които ежедневно са изложени на риска да пресичат железопътна линия в един жилищен квартал. Мисля, че това е нещо шокиращо, от една страна позитивната промяна, която видяхме тази сутрин и от друга страна, да го наречем по-малко положителната картина при пристигането в Пловдив. Така че мисля, че това ще е важно и за членовете на Комитета за наблюдение, не само да знаем как изразходваме парите, но какво всъщност постигаме като резултати и този качествен анализ трябва да бъде залегнал в годишните доклади, които вие представяте на Комисията. Това е много важен момент от отчетността и както казах, тези елементи са изключително важни в контекста на предстоящите дискусии за бъдещите цели и бюджет на ЕС. Защото, ако искаме да настояваме, че трябва да продължим с нашите инвестиции в дадена област, ние трябва да демонстрираме добавената стойност на тези инвестиции за нашите икономики и за нашите общества, а не само да казваме, че ще ремонтираме X километра железен път, защото това е много сухо; или, че ще похарчим толкова стотици милиона в железниците или в магистралите. Така че това, което е необходимо е трябва да внесем нещо повече в нашите аргументи. Аз мисля, че някои от елементите, които споменах, стават много по-конкретни, когато става въпрос за товари и за икономическо въздействие на потенциалните ползи от насочване на товарите към железопътния транспорт. Икономическите, екологичните и социалните въздействия от мерките, които прилагаме трябва да се открояват повече в презентациите ни, в нашите анализи и доклади за състоянието и напредъка на оперативните програми. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Сесилио, че засегна този аспект от проектите, които изпълняваме и бъдещите резултати. Наистина знаем, че особено този

програмен период и следващите ще бъде фокусирано изключително върху резултати, защото проектите, които правим, наистина са за хората, за околната среда, за сигурността на всички и в следващите презентации, комитети, бенефициентите със сигурност ще включат в своите презентации оценка на този елемент, какво допринасят проектите, а ние на база на всичко това ще направим този качествен анализ и включим в годишния доклад за изпълнение. Разбира се, това е важно да се даде качеството и резултата, който целим с тези проекти, да го оценим наистина постигнат ли е, до каква степен и какво може да се желае за в бъдеще.

Имате думата за други въпроси към Национална компания „Железопътна инфраструктура“ или коментари и изказвания.

Няма такива. Може би по-нататък някой ще се сети или утре, когато аз направя коментар по първа приоритетна ос железопътна инфраструктура. Така, г-н Братоев е следващият презентатор. Той ще представи проектите за разширение на метрото в гр. София - първи и втори етап и вероятно и бъдещите планове, които има за изграждане на метрото.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ: Добър ден на всички!

Уважаема г-жо председател, уважаеми гости, уважаеми колеги, през този програмен период по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Приоритетна ос 3, се изграждат два от трите етапа на линия 3 на метрото в София. Знаете, че тя има вече изградени две линии. През миналия програмен период имаше много силно строителство, а за последните 10 години са изградени 31 км метро, от които 21 са по Оперативна програма „Транспорт“ от миналия програмен период. Така че, това постижение, което успяхме, води в голяма степен до облекчаване на транспортната обстановка в столицата. Аз преди да започна презентацията само ще кажа, че буквално преди няколко дни получихме едно обследване, транспортно проучване, модел, съгласно който, в момента в София, ако се спре да няма метро, буквално се блокира целия град. Над 90 процента от основните възлови кръстовища на града просто няма да може да се движим по тях, ще има спиране на движението. Така че този показател, не говорим за въздуха, не говорим за другите за времето за предвиждане и т.н.

Това са двата етапа, които са включени в оперативната програма от този програмен период:

Етап 1: От бул. „Владимир Вазов“, през централна градска част, до кръстовище на бул. „Цар Борис III“ и ул. „Житница“. Той започна да се изгражда през 2016 г., пролетта на миналата година, тъй като минава през централната гъсто застроена част, тунелите се изграждат със специална тунелопробивна машина, ще я видим след малко. Времето за строителство е значително голямо, над 42 месеца, именно поради тази причина този етап започна да се строи първи, близо една година по-рано от следващия етап. Той се състои от 8 км дължина с осем метростанции.

Вторият етап, това е етапът „Красно село“, от Овче купел до Красно село. Този етап започна да се строи това лято. Той като време трябва да продължи, първи етап трябва да продължи до септември 2019 г., вторият етап трябва да продължи до края на 2019. 2020 г. ще започнат изпитанията и пускането в експлоатация.

Това са параметрите на двата етапа. Етап 3, за който няма още финансиране, включва три метростанции и при наличие на финанси ще започнем него. За това по този начин ще бъде реализирана основната част от линия 3. Към днешна дата, изпълнението на тези два етапа върви съобразно одобрените графици. Разбира се има някои подобекти, които малко изпреварват, други, които имат 10, 15 до 20 дни, но в нашите договори е записано, че санкционираме строителите, когато надвишат един месец отклонение от графика и то закъснение, не сме ги санкционирали за изпреварване. Така че за сега нещата вървят добре, не те понеже когато става въпрос за изпреварване казват „А като изпреварим, нещо отгоре ще има ли?“, ние им казваме „Ще си вземете по-рано парите, нищо повече“.

Първият етап като финансова рамка е посочен тук. Безвъзмездната помощ, помощта от ЕФРР 273 млн., националния фонд 48 млн., столична община 76 млн., общо 398 млн. Тук се виждат и процентите съфинансиране на общината - 19,18%. Към днешна дата изпълнението на отделните обособени позиции, тъй като това е един сложен проект, разделен е по обособени позиции, в момента на двата етапа имаме общо 12 главни изпълнители, 28 подизпълнители и над 30 доставчика на оборудване и за това просто молбата ни е, когато ни одитират, току-що дойде един доклад, моля ви се, повече не ни карайте да разделяме. Не можем да успяваме това всичко да му правим интерфейс между отделните подизпълнители. Осемнадесет системи, разделени на 12 подизпълнители правете си сметка какво чудо е, тук колегите са при мен. Има дни, когато сами по цял

ден се занимаваме с взаимодействието между отделните участъци, за да можем да успеем да координираме работата между тях.

Изпълнението на отделните лотове от първи етап, той е на четири лота разделен, към него е включено метро депото, това е петият лот, имаме средното изпълнение 47,84% към днешна дата. Както виждате, единият от лотовете е 57%, 49%, 47%. Метростанция 5, която е част от този етап, започна есента на миналата година, тя започна по-късно, защото се строи по открит способ, не се влияе от тунелната машина. Тя трябва да излезе дори малко по-рано като време от останалите, за това и я почнахме по-късно. Там строителството е по график и я изпреварва около месец и половина, два в графика. Метро-депото върви по график. То започна края на миналата година, трябва да бъде завършено есента на следващата година, защото първите влакове след малко ще ги видим, вече се произвеждат, имаме произведен влак и поради тази причина депото трябва да бъде готово догодина есента, защото на лято ще приеме първите влакове, а цялостно завършено ще бъде догодина есента. Към тези отделни лотове, от които се изпълнява участъка, имаме и няколко други договора за доставка на влаковете и шест системи за управление и функциониране. Там също работата върви по график, а вече имаме казах изготвен първи влак, шест влака в момента се намират на линия за изработка. Догодина, лятото, юни месец, трябва да дойдат първите пет от тези влакове.

Финансовото изпълнение, това беше физическото, финансовото изпълнение към днешна дата е 157 млн., от които 124 вече са верифицирани и сега може би ще се разменят малко цифрите, с тези, които утре Управляващия орган ще докладва, защото ние сме включили и месец октомври. Буквално преди няколко дни разплатихме октомври и за това сме го включили и него в справката, докато иначе примерно верифицираните средства бяха малко по-малко. Преди два дни получихме верификация от Управляващия орган за две суми общо 15 млн. лв., също сме ги включили и тях, за това, това е актуална справка към вчерашна дата, т.е. това е ситуацията. Нямаме проблеми с разплащанията, разплащаме редовно на строителите както по отношение на дела на оперативната програма, така и по отношение на дела на столична община и на данъците, които са наше задължение. Дори нещо повече, столична община вече е заредила сметката за ноемврийското плащане, което се плаща в декември. Аз тук понеже разбрах, че има представители на Европейската инвестиционна банка, искам да подчертая, че общината в момента води преговори за отпускане на заем за съфинансирането, тъй като следващата година е много тежка по отношение на съфинансирането на проекта, над 72 млн. е общо за годината и

поради тази причина има намерение да вземе такъв заем. Преговорите вървят добре. Преди две седмици имаше обсъждане обществено на заем, така, както се изисква по закон, т.е. нещата си вървят по процедура, каквато трябва да се спазва съгласно закона.

Финансовото изпълнение на проекта към днешна дата е 39,6%. То не се различава. Физическото се различава малко, малко го изпреварва, финансовото не се различава от това, което е заложено в нашите разчети към финансово изпълнение към днешна дата. То е трябвало да бъде 39% към месец октомври, към днешна дата изпълнението. Това се покрива изцяло с това, което е посочено.

Строителството аз миналия път го докладвах, но все пак нека малко да припомним някои неща. Строителството на този етап, основната му част от 7-те км, се извършва на тунелите със специално тунелно пробивна машина, произведена в Германия, която дойде в София и миналата година, април месец, започна работа. Към днешна дата вече са изпълнени около 1 800 м. от тунела. В момента машината се намира на метростанция 14, на бул. „България“ и на 28-ми следващия ден трябва да тръгне да започне да изгражда участъка между 14-та и 11-та станция, 12-та и 11-та станция, като края на следващата година тя трябва да приключи цялостно работата в участъка.

Ето в ляво най-отгоре е май месец, когато машината беше на предната метростанция, а в дясно отгоре е машината в момента се намира на метростанция 12 и се подготвя да продължи напред, дори сега в събота ще имаме посещение на кмета с журналисти, тъй като по линия на публичността периодично се правят обходи на кмета, правят се инспекции на обекта и ще имаме посещение именно в метростанцията, където е машината, преди да тръгне. Отдолу са готовите тунели в двата участъка, тъй като има в два междустанционни участъка, изградени тунели.

И започваме сега отзад напред малко със станциите. Последната станция от участъка или първата по отношение на реда на строителството, това е метростанцията на Театъра зад канала. Там заедно със станцията се изгражда тунела между станция 5 и 6, това е т.н. „Шеста станция“ и тъй като тунелът се строи по нов австрийски метод имаше известен период, когато бяхме спрели работата на станцията, за да може да се изгради част от тунела, тъй като той преминава под националната железопътна мрежа, където не можеше да се позволи спиране на строителството. Вече този процес е преодолян, а строителство се извършва вече от посока на „Владимир Вазов“ до тунела, затапяме тунела под ЖП

линията да няма проблем с трафика на ЖП транспорта и станцията в момента е на етап изграждане на вътрешна конструкция.

Другата много сложна и тежка метростанция, това е метростанцията на Орлов мост. Там строителство се извършва от една голяма централна шахта и два тунела с напречно сечение 19 м. широчина и 16 м. височина. Стоят се по т.н. модифициран нов австрийски метод. Трябва да се знае, че всички метростанции трябва да бъдат изградени преди машината да достигне до тях. Тя изгражда тунелите, а станцията трябва да има изградена конструкция, включително дънна плоча, по която машината да премине и да започне изграждане на следващия участък. Този модифициран нов австрийски метод на двата тунела включва изграждане първоначално на две опорни пиедритни галерии, които вече са факт на двата тунела, след това започва разширение на сводовата част, заздравяване на почвения масив, защото има страшно много вода. В момента работят осем помпи там, за да може да се осигурят условия на работа, докато се затвори конструкцията. Вече се работи по обратния свод на единия от тунелите, ето тук се вижда най-отгоре. Тук дори снимката е малко по преди около месец, вече е навлязла доста навътре в тунела с обратния свод. И следващото, което е в дъното на този тунел, туй като тунелопробивната машина, за да тръгне да изгражда следващия участък, трябва да мине през една специална камера, която в дъното на тунелите ще се изгради, така че в момента се прави и това и от следващата пролет вече ще започне изграждането на основната вътрешна облицовка. Конструкциите са от двуслойна облицовка по 60 см. всяка, изграждат се от специален торкрет бетон, хидроизолация между тях, така че една много тежка сложна технология със заздравяване на почвения масив. Изключително много вода, слаби почви, оводнени пясъци, много меки глини се срещат в този участък и поради това първата стъпка е преди да започнем разработването, да заздравяваме почвените страни от масива. Това се прави за пиедритните галерии и в момента се прави за дънните, обратните сводове.

Другата метростанция, която е в доста напреднала фаза това е станцията на „Патриарх Евтимий“, на „Попа“. Там е направена покривната плоча, едната междинна плоча и поради това, че също има страшно много вода, проектантите прецениха, че преди да се направи дънната плоча, по която трябва да мине машината и която е част от вътрешната конструкция на станцията, трябва да се направи заздравяване под дънната плоча на почвата по един специален метод наречен „jet grounding“. Инжектира се голямо налягане 400 бара ударно циментно-пясъчен разтвор, който осигурява заздравяване на почвата,

една плоча около 4 м. под дъното по цялата станция и след това върху тази плоча ще се изгради дънната плоча на конструкцията. Това е извънредна ситуация, защото просто страшно много вода, сградите са буквално на няколко метра от станцията, за да можем да осигурим устойчивостта на сградите и едновременно с това възможността да изграждаме на дъното се стигна до тази технология.

Другата метростанция е на НДК. Там също има страшно много вода. Вече там се изгражда дънната плоча, това за което казах преди малко, но има потребност от заздравяване на почвите, защото се оказва, че не може, за да излезе тунелната машина да започне да строи тунела след станцията, трябва да има заздравяване на почвата. Оказа се, че има воден поток и отмива инжекционния разтвор, който се инжектира за заздравяване, което не позволява заздравяване. В момента там се инжектира с едни специални микросилициеви гелове с микроцименти, за да може да обезпечим тези дванадесет метра пред станцията в сечението на тунела, девет метра и половина е тунела, в сечението на тунела, които са, за да осигурим навлизането на машината и херметизацията за започване на работа.

Другата станция, виждате какво е било положението на тази станция в средата. Вече този процес също е овладян. Аз миналия път ви показах дори на една станция как водата влиза като река. Слава Богу вече е минало това.

Другата станция е на Медицинската академия, най-леката по отношение на геологията, защото водите не са обилни. Вече е направена дънната плоча, връхната конструкция и очаква машината след около месец и половина да дойде, за да премине през станцията.

Следващата станция се строи по т.н. „Милански способ“, стени, покривна плоча и след това вече се копае и изгражда вътрешната конструкция.

Другата станция е станцията на бул. „България“. Там са изградени вътрешните плочи, минали сме вече през всички тези етапи. В момента дънната плоча е изградена и машината се намира върху нея и казах след няколко дни трябва да тръгне да изгражда следващия тунел.

Това е станцията на Красно село, която наистина е много комплицирана. Там машината вече мина, изграждат се перонни плочи, тъй като на всички станции габарита на машината засича перонните плочи и те не могат да бъдат изградени и вътрешните конструкции преди да мине машината. Както над нея, тя е 9 метра диаметър, на 5 метра

и 20 са етажните плочи на касовите зали. Те засичат сечението на машината, така и самите перонни плочи от двете страни засичат машината, за това трябва първо тя да премине и тогава да се изграждат вътрешните конструкции. Така че навързани са графици на работа на машината и графици на изграждане на конструкциите на станциите. Върху тази станция знаете има предвиден пешеходен възел, тук в ляво се вижда, пешеходен възел, а това са няколко подлеза има пешеходни, а има пътно-автомобилен тунел за пресичане на бул. „Житница“ и „Гоце Делчев“ с бул. „Цар Борис III“, но той ще бъде изграден и завършен след като се завърши конструкцията на станцията, направи се покривната плоча. Това ще бъде догодина на лято и есента ще започне вече изграждане само на пътния възел, докато се работи вътре в самата метростанция.

Това е депото за влаковете, вече е монтираното халето, в дясно се вижда, правят се релсовите пътища и каналите. Каналите са направени, в момента се правят релсовите пътища и от януари месец трябва да започне и коловозното развитие пред депото. Работата върви по график. Има една сграда административна, в която има два технологични етажа за управлението на линията, тъй като линията е с нов тип управление. Тази сграда също се изгражда вече и догодина на лято трябва цялостно да бъде завършена, за да може да започнем монтирането на оборудването заедно с пристигането на влаковете.

Ето го влака за третата линия на метрото. Той е производство на фирма „Сименс“, моделът е „Спиро“. Това е първият влак от двадесетте влака, които са включени за доставка за тези 12 километра от линията за първи и втори етап. Миналата седмица, на 14-ти и 15-ти, бяхме в завода производител, направи се предварително приемане на влака, тъй като всеки такъв подвижен състав, той не е серийно производство, няма както лека кола да отидеш да си я купиш от магазина. Той се прави по съответните параметри на метрополитените, съответно тягови разчети, на автоматики, специфики и т.н. Влакът, сега този, ще отиде в Германия на един специален полигон, където ще му се направят съответни тестове за сертификация по TÜV и след като получи сертификат този модел това изпълнение, този проект на влака, вече останалите влакове ще бъдат проверявани по тези изисквания на TÜV, по които този ще бъде проверен, така че работата върви. Първите пет влака от тази доставка трябва догодина от юни, юли и август месец да бъдат вече в София, за да може есента да започнем съответно подготовка на кадрите за обслужване, подготовка на машинистите и т.н. Тогава трябва да бъде завършено и депото

и през 2019 г. да започнат и пробните изпитания, тъй като ангажиментът за извършване на пробните изпитания по отношение на подвижния състав на машинисти и т.н. е наш, по договора със „Сименс“ ние трябва да осигурим необходимите кадри. Характерното за третата линия е, че с оглед увеличаване на безопасността на пътниците, нашето желание и това е световна практика в последните години, да се ограничава достъпа на пътници до релсовите пътища. Ние сме приели две концепции, които са в тази насока. Едното е преградни стени между подвижните състави и пътниците, с височина 1.5 м., при които вратите се отварят, когато влакът пристигне съответно, срещу вратите на влака са тези врати. Втората е, захранването на контактната мрежа, контактната релса да не е в трета контактна релса, а да е с контактна мрежа с пантограф, както по това, че имаме открит участък, който е по-лесен за обслужване по този начин и по-правилно, така и евентуално дори при тези прегради, пътник попадне в тунелите, той да няма досег до контактна мрежа, т.е. да няма опасност за неговия живот, защото, ако вземете черната статистика, ще видите на колко места в метрополитените, било хвърлил се пътник, било паднал и пострадал от ток и т.н. Третата линия на метрото е оборудвана с ново поколение автоматика. Самите влакове са с опция за автоматично управление без машинист. Ние ще започнем експлоатация, т.е. трето ниво автоматика, ще започнем експлоатация с машинист и когато се реши, със софтуерна добавка, влаковете ще могат да вършат тази работа. В момента функциите на машиниста обаче ще бъдат много по-ограничени, отколкото при сегашното метро, т.е. субективния фактор се намалява, а дори в края на линията, влакът ще прави сам оборота. Машинистът ще слиза от него, сам ще прави оборота, без машинист, а машинистът ще може само в екстремна ситуация да поеме ръчно управление на движението.

Тези шест системи за управление също се изработват от „Сименс“, тъй като те пряко кореспондират със самия подвижен състав. Диспечерското управление също е ангажимент на „Сименс“. Изобщо, един много сериозен проект. Самите преградни врати на пероните са изпълнение на „Панасоник“, като подизпълнител на „Сименс“, т.е. те са ангажимент на „Сименс“, но в тръжната документация „Сименс“ е посочил като техен подизпълнител „Панасоник“ и „Панасоник“ ги изгражда. Дори вече част от вратите са изпълнени, но ние все още нямаме готовност да ги приемем. По график те трябва догодина на лятото да започнат да пристигат тук.

Вторият етап е с 4 км и 4 метростанции - от метростанция 14 „Красно село“, през Овча купел, до Околовръстното шосе и ЖП линията София – Перник. Характерното, въобще

за метрото в София е, че ние се стараем в края на линиите да правим буфери за автомобилния, за автобусния транспорт и където има възможност за ЖП-транспорта. В момента към София от Перник дневно пътуват почти 30 хил. души. От тези 30 хил. души, кой с автобус, кой с влак, кой с леки автомобили и града виждаме на какво прилича в пиковите часове. Ние тук предвиждаме ЖП гара, дори и разговаряли сме с БДЖ, евентуално тези влакове, които са за Перник, някои от тях въобще да не влизат в града, да си стигат до тук и да се връщат, т.е. да работят само метро спирката Перник, а от Перник до тук с влака е под 20 минути. От тази спирка до центъра е 10 минути с метрото, значи до 30 и тридесет и няколко минути ще могат да стигат до центъра, а в момента е почти два часа пътуването от Перник до центъра на София.

Второ на тази метростанция е предвиден голям буферен паркинг за автомобили също. Тази метростанция пресича Околовръстното шосе. Това тук е изпълнението на част от станциите, тъй като те са в начална фаза, започнаха август месец, тази година. Вече има изградени доста конструкции, но тук е малко по-ранен етап.

Последната метростанция, която е под Околовръстното шосе едновременно с нея се изгражда и подлез. Тук понеже е и г-н Атанасов да знае, че това което в Казичене с г-жа Фандъкова се чудите сега как да направите под Околовръстното подлез, тук е предвиден подлез под околовръстното шосе – от ЖП спирката, ЖП гарата, която е част от проекта, ЖП гарата е част от нашия проект, по този подлез ще може да се пресича Околовръстното и да се отива в блоковете в Овча купел. Който иска от този подлез слиза, влиза в метрото, който иска си продължава подлеза и отива в Овча купел, т.к. входът в метрото е от същия подлез, който пресича Околовръстното шосе. От едната страна и от другата страна на Околовръстното шосе има входи в метрото и съответно в този подлез, така че ще може Околовръстното шосе да се пресича безконфликтно. Още по-добре, тук преди малко се спомена, че не им се качват стълби, тук няма да има стълби, има ескалатори, така че още едно удобство.

Вторият етап, общото финансиране на втория етап е 68 млн. общо безвъзмездната помощ, от които 57 от Европейския фонд за регионално развитие, 11 национален фонд и обърнете внимание 33 млн. или 33.7% е съфинансирането на общината. Именно преди малко като споменах, че общината преговаря, понеже нямаше достатъчно средства от приоритетната ос, за това се получи по-голям процент на съфинансирането и за това общината търси решение за подпомагане на съфинансирането, за да може така, както до сега е вървял гладко проектът, така да върви до края по отношение на финансирането.

По отношение на строителството не искам да приказвам за гладко, защото е много трудно да се работи в тези ужасни условия. Виждаме тук какво е изпълнението финансовото. Казах, той започна буквално преди няколко месеца този проект, за това седем, осем процента е изпълнението, но нещата вървят по отношение на строителството малко по-напред, около 9%, нещата вървят по график. Нямаме никакви смущения към днешния ден по отношение на графика и тук, Слава Богу, са малко по-леки условията, то и затова започна по-късно строителството му на този етап. С пускането на този участък от метрото, тези 12 км, се очаква да достигнат пътниците в метрото над 500 хиляди. В момента са около 340, съответно казах ефектите, които ще се получат дял в системата на градския транспорт ще е над 45 хиляди, намаление, влияние на трафика 30%, т.е., ако го няма значи трафикът 30% ще бъде по-голям, намаление на пътнотранспортните произшествия с 25%, връзка с национална железопътна мрежа вече ще има на три места метрото, с трамвайните с 16 трамвайни линии ще правят 14, по-скоро ще правят връзка с него, 55 автобусни и най-важният показател, екологичният, намаление замърсяването на въздуха, влиянието от всичките тези горни показатели ще бъде сегашните 79 хиляди тона годишно по-малко вредни газове, поради това, че има метро ще достигнат 90 хиляди тона. И един много важен социален показател, дневно в момента пътниците на метрото икономисват 115 хиляди човеко-часа от това, че ползват метро, а не надземен транспорт. Средната скорост на движение на надземния е 14 километра, на метрото е 36, 38 по едната и по другата линия. Средната скорост на движение с лек автомобил в София е 20, 24 километра, ако някой не вярва, автомобилите имат едни там възможности, когато пътуваме да мерим. Аз съм го мерил многократно и с моята кола и виждам, че това е показател, който е изключително нисък, докато именно поради това се получава тази икономия. С пускането на третата линия, този показател ще достигне 160 хиляди човеко-часа икономия дневно. За всеки от нас, който може да го използва за каквото прецени.

Сега понеже г-жа Василева спомена преди малко, може ли да върнем... а ето го. Спомена преди малко за перспективите. Само за информация, ние в момента готвим обявяване на процедура за проектиране на 6 километра от третата линия по посока „Слатина“ и „Гео Милев“, който трябва да излезе края на 2018 г., началото на 2019-та г. като проект, така че това е близката перспектива. Има много места, където вече в София за съжаление поради лошия трафик се появява необходимост от такъв подземен извън-уличен транспорт, но всичко е въпрос на финансиране, това е. Благодаря за вниманието!

Сега един кратък филм, ако позволите, ако не, може в останалото време, както искате да го оставим, пък когато има възможност, да го пуснем тогава. Десетина минути. Както решите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Защото сме вече доста извън времето, но мисля, че ще бъде интересно. Още повече г-н Сесилио не е идвал на проверка, доколкото ми се струва, да види обектите на метрото и трябва докато все още са в строителство и ако има желание да се организира.

Филм за метрото в София:

- *София е дву-милионен град с хилядолетна история, град за живот, работа и забавление. За това и транспортната му система е толкова ключов фактор за общото щастие на всички жители и гости на столицата. Метрото се е доказало като най-добрата транспортна система на града. За това днес се изгражда и неговия трети лъч.*
- *През настоящия програмен период 2014-2020, в ОПТТИ са включени нови два етапа от разширението на метрото в София. Това са първи и втори етап от третата линия за разширение на метрото в София. Общата дължина на двата етапа е 12 км с 12 метростанции.*
- *Изборът на трасе е от кв. „Хаджи Димитър“, през централната градска част, до кв. „Красно село“. Това е настоящият етап 1, който трябва да бъде завършен през есента на 2019 г.*
- *През 2016 г. започва строителството на първи етап от Красно село до Театъра зад канала и връзката с „Владимир Вазов“, 8 километра с 8 метростанции. Там строителството вече е напреднало над 30% изпълнение имаме. Към настоящия момент започнаха подготовителните работи и стартира строителството за участъка от втория етап от „Красно село“, през „Овча купел“, до ЖП линията София – Перник на Околовръстното шосе.*
- *Общо 8 станции, които трябва да бъдат построени в сърцето на града, без да се нарушава неговия ритъм. Как може да се случи това? С иновативни инженерни решения, добра организация и една уникална машина, построена специално за този тунел.*
- *Тази машина е подбрана конкретно за нашите условия, тъй като условията по третата линия са изключително тежки, сложни, много проточени води, обилни, на*

места дори напорни, изключително слаби почви и всичко това трябва да бъде съобразено в конструкцията на машината, което е направено.

- От тук започва своя път тунел-пробивната машина „Витоша“, един истински завод под земята. Нейната цел е да прокопае около 6 километра трасе от „Земляне“ до Театъра зад канала, където метрото ще продължи по друг способ. Метрото се състои от станции и тунели, които го свързват. Едно от най-големите предизвикателства е справянето с подпочвените води и слабите почви, а понякога строителите се натъкват на цели подземни реки, които трябва да бъдат овладяни. Изборът на метод за изкопаване на една станция по пътя на машината също е почти уникален за всяка от тях. Първата от станциите, където Витоша излиза за малко на бял свят, е „Красно село“. Нейният груб строеж вече доста е напреднал, а за прокопаването на това колосално количество земя, са използвани два различни метода.
- Строителството на станциите от третата линия на метрото се извършват по различни методи, като се започне от класически открит способ с укрепване до т.н. „милански способ“ или top-down метод и се стигне до класическия нов австрийски метод, както е метростанцията на „Орлов мост“, която е наистина станция, която се изгражда в изключително сложни и тежки геоложки условия.
- При реализирането на миланската плоча, де факто тази огромна дупка, която я виждате тук не е направена, а за кофраж на плочата се използва земния масив. След преустройството на инженерните мрежи, които пречеха на строителството, сме изградили укрепващата конструкция на станцията, която се състои от 120 на брой шлицови стени, покривната плоча, след което под защитата на тази покривна плоча ние започнахме изходни работи за достигане до ниво дънна плоча изграждане на вътрешната конструкция на станцията, а вече тук под плочата върви поетапно изкоп до ниво дънна плоча.
- Шестте етапа на разработване на частта от станцията, която се изгражда по нов австрийски тунелен метод, при тях след като се разработят временните пиедритни галерии, вътрешните им стени се чупят, за да може да се изгради централния участък от забоя, след което огледално отдолу се разработват още две галерии и след това централата между тях, като стените също се водят временен крепеж, който се разрушава при достигане на пълния профил от метростанцията.
- Самата станция там е част от триъгълника, в който се правят връзките между трите лъча на метрото.

- Което ще даде възможност само с едно единствено прекачване от една линия на друга, всеки пътник, само с едно билетче, да достигне до всяка една точка и до всеки един квартал, в който има метростанция.
- На нас ни направи най-голямо удоволствие като проектанти възможността, изпълнявайки метростанцията, да направим кръстовище на две нива на бул. „Борис III“ и „Житница“, съответно „Гоце Делчев“. Това като допълнение към метростанцията, за мен е добре дошло за града.
- В момента метрото се ползва от 350 хиляди души дневно, а след приключването на третата линия, очакваме почти половин милион души да ползват дневно най-удобния градски транспорт. За мен обаче много важен е екологичният ефект. Очакваме след изграждане на третата линия на метрото, да спестяваме около 90 хил. тона годишно вредни емисии, да намалим трафика в районите, през които преминава метрото. Но метрото всъщност облагородява и променя средата, през която минава.
- Може би ви прави впечатление, че на някои станции ТПМ „Витоша“ ще пристигне само няколко месеца преди тяхното откриване. Времето за подготовка, тестване на всички десетки системи, наречени метро, релсов път, контактна мрежа, осветление, системи за управление, ВИК, отопление, слаботокови системи и още други и тяхното стартиране ще е изключително малко.
- Тъй като от едната страна укрепващата конструкция и дъната на станциите трябва да са готови, когато пристигне машината, и от другата страна вътре самото доизграждане и пълнене на цялото това пространство с вътрешни конструкции и всички довършителни работи, които са необходими за метрото, не могат да започнат преди машината да влезе, да излезе от станцията и да продължи по пътя си.
- ТПМ „Витоша“ неуморно си проправя път към първата станция, която трябва да види слънчева светлина.
- Това е рамката, от която тръгна тунело-пробивната машина и от тук нататък е тунелът, изпълнен с нея.
- Работата на машината е денонощна, а поддържането на темпото изисква координация на множество екипи. В момента е завършил поредният цикъл на изкопаване. Земната маса е изкарана навън и е време да се постави следващия стоманобетонен пръстен с дължина метър и половина. Човекът, който управлява поставянето на пръстените се нарича „оператор на ТПМ“. Неговата задача е, с

помощта на асистента му, да вдигне и постави точния пръстен с точност до милиметри. След поставянето на пълен кръг от пръстени се инжектира разтвор, който допълнително уплътнява тунела към земната маса. Така изолацията от най-големият проблем подземните води, ще е още по-сигурна и на практика вечна. Един пълен кръг от тунела се състои от седем пръстена. Стоманобетонни пръстени, изработени с идея и прецизност на машинен детайл. Дали и те като машината се внасят от някоя високотехнологична страна. Всъщност се произвеждат в Обеля и общо 4 хиляди такива пръстена ще трябват за целия ход на тунела.

- Четири, пет хиляди са хората, които са по обектите, а отделно всички фирми, които имат работа, благодарение на това, че се изгражда такъв мащабен проект, са десетки хиляди.
- Свикнахме метрото да се строи бързо, но само хората, които работят в него знаят с какви трудности ежедневно се сблъскват, така че наистина съм много благодарна и на инж. Братоев и на целия екип, на Метрополитен, на всички строители, които работят ежедневно на този обект.
- Денят, в който ТПМ „Витоша“ излиза на първата станция. Вълнението е огромно, защото никой реално не е виждал подобно събитие.
- Това, което го направихме ние, мястото, където ще премине щита няма твърда армировка, а се армира със стоманени фибри. Тогава щитът, режещото устройство, реже стоманените фибри и както виждате ще мине и ще отреже без никакви проблеми. Това за пръв път ние го направихме в света.
- Машината вече е започнала да яде от стената. Всички са в очакване. Навигацията е била перфектна. Машината е изминала 375 м и е пристигнала до целта си с точност до сантиметър. ТПМ „Витоша“ пристига успешно на своята първа станция, което е доказателство за добрите решения и идеално свършена работа от хиляди хора.
- Предвидена е схемата на метрото на линиите в София да бъде Х образна. Всяка линия да има два маршрута, като в централната част на града тези маршрути са съвместни, а на периферията се раздалечават. По този начин ще бъде обслужвана около 68% от територията на града, което е изключително добър показател.
- Проектът за метрото отговаря напълно на нашата визия за развитието на София като зелен и иновативен град.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Братоев за интересната презентация, за филмчето. Всъщност, г-н Братоев така системно, като един добър преподавател, системно ни обучава всеки Комитет за наблюдение в тунелно строителство.

Благодарим за представянето. Наистина е хубаво да се види на живо всичко това. Имате думата за въпроси и изказвания.

Обикновено след тази презентация няма обаче този път, Страхил заповядай.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ (ЕК): Благодаря ви за впечатляващата презентация.

Относно тези мерки за сигурност, които се изграждат по новата линия с оградите и със системата против електрошок, разбра, че е имало случаи, не знам дали разбрах много точно, че хора са падали и са пострадали. Не знам дали случайно или са правили опити за самоубийство, това е единият въпрос. И другият е дали след като на линия 3 ще се сложат такива мерки, дали се предвижда и на другите линии след това да се сложат такива мерки, за да е изцяло да е вече завършено превантивното осигуряване.

Г-Н СТОЯН БРАТОЕВ: Значи, първо по света, ако вземете има една черна статистика, аз на такъв форум не обичам да я цитирам, но все пак ние имаме много малко такива случаи. До сега имаме три такива случая за някой за опит за самоубийство, другия едно момиче беше блъснато и за съжаление единият от тях беше фатален. В Парижкото метро почти всяка седмица има подобен случай и поради това сега в парижкото метро поне веднага минавам на втори въпрос, понеже този наистина това е много сериозен проблем, вече две от линиите, от старите линии, се модернизират и се преоборудват с подобни врати. За съжаление това не може да стане на всички там защото влаковете са различни серии, различно разположение на вратите и т.н. има ограничение, но ние решихме като следваща стъпка, следваща фаза на по-модерното метро именно да направим тези две неща. Първо да игнорираме възможността пътниците да могат случайно да бъдат блъснати на релсите и второ, ако падне долу пътник, да няма възможност за допир до електричество и поради това сме с горна контактна мрежа. Разбира се, тя е продиктувана и от други съображения. На света има опити, освен с такива врати, с различни форми на парапети и т.н. да се прави, но според нас, когато се разделят първата и втората линия, в момента те вървят в един график. Сега се планира нова метростанция, знаете метростанция Обеля – Сливница, където също ще има връзка с националната ЖП мрежа. Точно тук с г-н Алексиев днес дори обменихме, че заедно ще строи гарата и метро спирката и тогава вече може да се говори за различен график и влаковете с различно

разположение на вратите - едните да се движат по едната линия, другите по другата и едва тогава да се търси такова решение. До тогава, то не може да стане физически, това е.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Така, благодаря. Силве, извинявай, иска се думата. Първо има преди теб, който искаше думата. Или по същия въпрос искаш коментар, или друг въпрос?

Г-ЖА СИЛВИЯ КУЗМАНОВА: Понеже той каза, че влаковете са уникална изработка, това означава ли, че всички влакове, които се изработват по поръчка на Метрополитен, могат да обслужват и трите метро-линии?

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ: Не. Първо, първата и втората линия си имат собствено депо. Третата линия по принцип в света масово по две линии се обслужват от едно депо. Повече от две не могат, защото капацитета на нашето депо, на старото ни депо е 210 вагона. Ние в момента имаме 200 вагона, т.е. капацитетът му е изчерпан. Третата линия е с друг тип влакове. Тя е със самостоятелно депо и няма възможност едните влакове, и няма потребност, то няма и връзка такава между линиите, железопътна връзка между едната и другата линия, няма и потребност от такава връзка, защото има отделно депо за обслужване на влаковете.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да. Г-н Михайлов, извинявам се, имате думата.

Г-Н РУМЕН МИХАЙЛОВ: Да, благодаря Ви! Румен Михайлов, „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“.

Поздравления към г-н Братоев. Ние винаги наистина виждаме, че той е създал една почти военна бих нарекъл организация и спазва срокове, плащания и всичко е просто брилянтно. Вижда се, че бих казал, без да се обиждат НКЖИ и АПИ, е лидер в Комитета за наблюдение към транспорта. Поздравления за това. И аз от моя гледна точка, наскоро ние имаме общо събрание в нашата асоциация и говорихме какво става с интелигентните връзки в транспорта в България. И в тази връзка ми е и въпрос и предложение към г-н Братоев, аз няколко пъти съм говорил с него на тази тема, но до сега не виждам решение. Не смятате ли, че то и в момента след като се изгради линия 3, ще направят много физически връзки към автомобилен и ЖП транспорт? Което е чудесно! Но това са физически връзки. А не трябва ли да има интелигентни връзки? Под интелигентна връзка разбирам, днес с г-н Алексиев говорихме, аз искам от моята си къща

да дойда в Пловдив и да мога да си поръчам пътуването, вземайки автобусче, ако има такава, за две, три спирки, вземайки метрото за още няколко спирки, вземайки ЖП-то до централна гара и идвайки тук в този прекрасен хотел. Това нещо може да стане с интелигентни връзки, а не само физически. И тези интелигентни връзки, тримата човека, които би трябвало да ги изградите, сте тук. Аз виждам, че вие ще правите хубав контролен център на „Сименс“, между другото те са наш член, чудесно. НКЖИ като ги гледам и те инвестират към 70 милиона в ITS, да ги наречем неща и връзки, ще имат контролен център рано или късно. АПИ с тол-система или без тол-система, те и сега имат, но ще имат един по-добър контролен център. Не е ли време България да се, аз често го повтарям, да се мисли като един град и да не се говори така парцелирано за проекти? Ние правим метрото ама метрополитена в София си е отделна губерния. Ние вече 5 – 6 години не можем да въведем едно билетче единно за София, а какво говорим за организация между трите. Ето това ми е въпросът. Мислите ли го в тая посока нещо да се направи и ми се струва, че метрото трябва да е водещо, защото вие имате една полувоенна организация и пари имате достатъчно, а другите само да ви съдействат.

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ: Много добър въпрос, обаче за полувоенната организация не съм съгласен, защото всеки ден се сблъскваме с толкова проблеми. Ако беше половена организация, половината от тях нямаше да ги има. По отношение на т.н. интелигентни връзки, действително ние в момента изпълняваме физическите връзки. Ето имаме вече на гара Искър физическа връзка, пътникът може да слезе и да се качи горе на ЖП гарата над метрото, сега изграждаме нова на Централна гара, на Обеля ще има четвърта такава връзка. А на този етап се прави едно, дори може би скоро ще се появи на сайта на центъра за градска мобилност, така да се каже аз искам да отида в София от точка А до точка еди коя си, влизам в сайта или в това приложение, което ще бъде стартирано и съответно то ми показва от тук хващате метро, от там автобус номер еди кой си, след еди колко си минути след метрото връзката е на еди колко си минути и ви казва колко ви е времето за пътуване от точка А до точка Б. Това е една стъпка, това може би не е достатъчно и мисля, че като реализираме физически железопътните връзки, ето сега с НКЖИ ще имаме среща по въпроса за тази на Обеля. Мисля, че това също би могло по някакъв начин да се мисли в тази посока за железопътния транспорт също. Дори в някаква по-далечна перспектива, може да се мисли някакво тарифиране и т.н., но нека стъпка по стъпка първо да изградим инфраструктурата.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Така, благодаря. Аз в тази връзка се чудя защо г-н Братоев не е пожелал да бъде бенефициент по четвърта приоритетна ос. Само вие не сте там в тази ос, малко да я подсилим. Така, други въпроси, има или няма? Или 20 минути почивка, наистина 20, защото имаме още доста работа. Мерси!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Така, колеги, ако обичате! Да седнем и да започнем, защото вече даже не гледам колко време сме извън графика, както винаги. Предлагам да продължим. Агенция „Пътна инфраструктура“, тук ли са колегите, защото те са следващите презентиращи? Ако са тук, можем да започнем.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И СТАТУС НА НЕПРИКЛЮЧИЛИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТ 2007 – 2013 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА (АПИ): Добър вечер на всички! Казвам се Ивета Колева и съм директор на Дирекция „Изпълнение на проекти“ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. в Агенция „Пътна инфраструктура“.

Ще започна с проектите, изпълнявани от Агенцията по оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Обект Автомагистрала „Калотина – София“ ЛОТ 1 Западна дъга е първият проект по ОПТТИ, чиято основна част завърши 2016 г., остават две инженерни мрежи, които не са завършени, два водопровода, поради липса на отчуждение. Надяваме се да се справим и с този проблем и обектът да приключи другата година. До момента както виждате, от 102 милиона лв. са разплатени 85 милиона.

Следващият проект е Автомагистрала „Струма“, Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“. За този проект постигнахме голям успех, че на 24 октомври бе получено решение за одобрение на формуляра от Европейската комисия и съответно лотовете, които са в този проект са Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1 от Благоевград до Крупник. Обектът е обектът е с проектиране и строителство. Изготвен е техническият проект и на 31 август тази година започна строителството. Строителство се изпълнява само на първия участък от 7 километра, от 359-ти до 366-ти километър. Ето тук виждате снимки, изпълняват се изкопни и насипни работи, разчистване на площадката, изграждане на малки и големи съоръжения. Като за втория участък, от 370-ти до 376-ти км, все още няма издадени разрешения за строеж. Предстои за първите три километра от втория участък да внесем проекта за одобрение от компетентния орган в най-скоро време и да започне

строителството и там. За последните три километра от втория участък, те както знаете са вързани с Автомагистрала „Струма“, развитието на проекта Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2. В Лот 3.1 по средата е вмъкнат т.н. тунел „Железница“, за който октомври месец беше обявена обществена поръчка и този участък беше разделен на три обособени позиции, като целият участък е с дължина четири километра. Първата обособена позиция включва най-общо казано едно голямо съоръжение, втората обособена позиция включва два километра пътен тунел, а третата обособена позиция включва пътен участък от километър и 400. За супервизията все още се подготвя тръжната документация. Предстои да се обяви в най-скоро време тръжната процедура. Автомагистрала „Струма“ ЛОТ 3.3 е в най-напреднал етап, най-напреднал стадий на строителство. Миналата година беше завършен техническият проект и даден старта, пак края на август, на строителството. В момента се работи по цялото трасе, като сега ще ви покажем кратки кадри от октомври месец, където е заснето трасето и изпълнението на обекта. Физическото изпълнение в момента е над 50% като в първия участък от 4 километра, към 16 октомври, има положена пътна основа от трошен камък около 12 километра и т.е. да, в първия участък има положена пътна основа от трошен камък. Започна полагането на асфалт септември месец, на 28 септември е положен биндер. Изпълнени са над 70 броя водостока, съоръжения за животни, преминавания на отводнителни канали, завършени са някои от мостовите, от реконструкциите на инженерни мрежи. Работи се активно и по останалите големи съоръжения и финансовото изпълнение е 33,7% от всички сключени договори, включително договори за археологически проучвания. Ето тук виждате и снимки от изпълнението.

За Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, който е най-сложният участък от Лот 3, както знаете имаме идеен проект. Миналата година АПИ обяви открит конкурс за проект за изработване на разширен идеен проект с парцеларен план. Също така имаме и получено решение от Министерството на околна среда и водите за одобряване на инвестиционното предложение на 23.10.2017 г., съвсем скоро, като се предвижда да започнат и тръжните процедури за избор на изпълнители на проектиране и строителство, както и на строителен надзор. До месец април 2018 г. и до месец ноември 2018 г. да има избрани изпълнители. Това бяха, тези проекти бяха по Приоритетна ос 2.

За подготовката на проект Видин – Монтана – Враца, който е по техническа помощ, с приблизителна дължина 126 километра, за три участъка имаме изготвен технически проект, който предстои да бъде разгледан на експертен съвет на Агенцията и за него

имаме изработен доклад по оценка на въздействието на околната среда с приложение доклад за оценка на съвместимост. Участък Монтана – Враца на този етап е изключен от предмета на договора за ОВОС, защото там имаме проблеми с една база „Ливадски дол“. Финансовото изпълнение към момента е 25% от всички сключени договори по проекта.

Следващият проект, който е за подготовка, е Автомагистрала Русе – Велико Търново, с приблизителна дължина 135 километра, за която имаме сключен договор за предоставяне на безвъзмездна помощ на стойност милион и половина, като крайният срок за изпълнение на проекта е 28 юли 2020 г. и са сключени договори за изработване на идеен проект, ОВОС и доклад за оценка на съвместимост, които се изпълняват в момента. По отношение на доклада за оценка на съвместимост, в момента се провеждат обществени обсъждания, на този етап сме.

Следващият проект, който е за подготовка, е за Автомагистрала „Черно море“. Той е на стойност 2.592 млн. и включва изработване на разширен идеен проект, процедура по ОВОС и археологически проучвания, публичност и визуализация. В момента АПИ работи по подготовка на тръжни процедури за избор на изпълнители.

И не на последно място е проект по ос 4, който е за изработване и внедряване на интелигентни транспортни системи в обхвата на Автомагистрала „Тракия“, които включват различни системи за внедряване в тунел „Троянови врата“, както и информационни табели, камери за трафика, метеорологични станции по трасето на цялата автомагистрала. В момента АПИ е подготвила процедура за избор на изпълнител на проектирането и строителството и до края на месеца, тя трябва да бъде обявена.

Това е най-накратко за проектите по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Ще се спра и на проекта, който е по Оперативна програма „Транспорт“. Това е проектът за обхода на гр. Габрово, за който първи и втори етап са приключили, като втори участък всъщност, първи и втори участък са приключили, като втори участък беше приет с акт 15 този месец, а за трети и четвърти участък очакваме да приключат края на 2018 г. Физическото изпълнение е 57,65% от всички сключени договори по проекта. По участък 3 и 4, както казах все още има да се изпълняват работи, като за участък три са изпълнени земни асфалтови работи, работи се по моста на км 11 + 800, който е с конзолно бетониране, завършени са другите два моста, които са на 14-ти и 15-ти км на ниво пътна плоча и тротоарни конзоли. Работи се в тунела на км 12 + 420. Ето тук това е тунелът. Това е мостът на км 11 + 800. И за участък 4 също, също все още има изкопи, насипи,

бетонови кофражни работи, които са завършени, но все още има работи, които трябва да се завършат. Това е най-общо казано за този проект. Ако имате някакви въпроси.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря, Ивета за представената информация. Може би аз пропуснах да чуя, но кога е крайният срок за подаване на оферти по тунел „Железница“ за строителство?

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА: За строителство на 27 ноември, в понеделник.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да. Значи съвсем скоро. Това е след удължаването на срока, който беше...

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА: Ами не. По тази процедура не сме удължавали срока. Имаше по предишната процедура, която е прекратена, беше удължен.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, след прекратяване.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА: Да.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, добре. И това, което не чух като че ли за обхода на гр. Габрово, дали е осигурено финансиране от Агенция „Пътна инфраструктура“, г-н Атанасов, тъй като беше в ход подготовката на едно ПМС за осигуряване на финансов ресурс към бюджета на АПИ. Какво стана с това? Поне в МТИТС, при нас не е идвало за съгласуване, за да се гарантира наистина завършване на този обект до края на годината, защото без пари явно голяма мъка е да приключи.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Обходът на Габрово е приоритетен обект на Агенция „Пътна инфраструктура“. Постановление в момента за финансиране няма, Агенцията го финансира с желанието и с ясното съзнание през строители, през надзорници в края на 2018 г., обходът на Габрово да бъде готов. Обектът напредва доста бързо, разбира се това са тежки съоръжения, и мостовото съоръжение, и тунелното съоръжение. Тунелът вече от 540 м е на 420 м. Надявам се до края на годината да бъде пробит. Конзолното леене на уникалното съоръжение, то ще бъде наистина най-така от гледна точка на технология на конзолно леене, ще бъде най-уникалното съоръжение, 160 м отвор и се надявам в рамките на октомври, септември или октомври 2018 г. да бъде завършено съоръжението заедно с тунела. Разбира се в тунела трябва да бъдат надградени още системи, така както правим тунел „Витиня“, тунел „Ечемишка“. Въпреки, така, по-ранното приемане на проекта за тунела, сега ще го надградим, които са средства разбира се от бюджета на Агенция „Пътна инфраструктура“. Проектът върви, доста асфалтови работи са

направени, имамхе забавяне поради тежестта на някои енергопреносни дружества, но в момента, и електрическата част и изместването на електрическите мрежи са в ход. Така че, надявам се, 2018 г. този хубав проект и тежък за Агенция „Пътна инфраструктура“, да завърши успешно.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря! Хубаво е, че на този Комитет има хора, които поемат и финансов ангажимент и казват, че има осигурено финансиране. Така, имате ли въпроси, коментари?

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Може ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Със сигурност има за „Струма“.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Г-жо Василева, може ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Не виждам от...

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Ето, насам, насам.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: ...о, да. Г-н Чайков, извинявайте. Аз Ви търся някъде там.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: За тези, които не ме познават Стефан Чайков, председател на управителния съвет на „Българска браншова камара пътища“. Темата, която искам да засегна не е свързана с конкретната презентация на колегите от АПИ и някой би могъл да каже, че всъщност това е въпрос, който трябва да се дискутира утре, но опита ми от 2012 г. показва, че е на-добре щекотливите въпроси да се поставят първия ден, за да може на следващия ден, на свежа глава, да стигнем до някакво общо решение. Въпросът, който искам да поставя е в светлината на информацията, която вече не е тайна за никой, че през май месец ще бъде представена Многогодишната финансова рамка от страна на ЕК, респективно това ще бъде базата, върху която ще се градят оперативните програми за следващия програмен период. И в тази връзка и в светлината в думите на г-н Сесилио за засилването или поне запасването на кохезията и на тази така ширококоразпространена теза в последните дни за важността на кохезирането на западните балкани. Смятам, че е редно да се постави въпроса за транспортната свързаност на най-бедния регион в Европейския съюз, а именно Северозападна България. И в тази връзка смятам, че сега е момента България да представи, използвайки предимствата на това, че ще председателства Съвета на ЕС, да постави ясно въпроса, че за следващия програмен период на България, за изграждане на пътна инфраструктура по бъдещата оперативна програма, са необходими един милиард евро. Някой ще каже как пък така ги кръстихте

изведнъж един милиард, защото звучи като кръгла цифра, веднага пояснявам: около 500 милиона евро е пътят Видин – Монтана – Враца, около 100 милиона евро е Мездра – Ботевград, която все още не е стартирана, 12 км е липсващият участък от коридор номер 10, който трябва да свърже сегашните проекти от границата с Република Сърбия до пътен възел „Храбърско“, респ. връзката със Западна дъга и Северна скоростна тангента. Тъй че, там, вероятно също ще отидат около 150 милиона лева и остатъка до 1 милиард, разбира се, би могъл да се даде и за Русе – Велико Търново и за Автомагистрала „Черно море“, което е също важна транспортна връзка не само за България, въобще за целия черноморски регион. Аз лично смятам, че при целия ни оптимизъм, който аз напълно споделям, един подобен резерв от около 250 - 300 милиона евро, би могъл да даде възможност, на даден етап, ако не дай си Боже стигнем до worst case scenario, да фазираме Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“, така че да не се налага в последните години на този програмен период и на допустимост на разходите, така на юруш да се стремим да завършим този обект. Пак казвам, убеден съм, ежедневно съм свидетел на усилията, които полага пътната администрация и дай Боже обектът да се случи в рамките на периода на допустимост на разходите през настоящия програмен период, но един такъв резерв мисля, че би бил подходящ. И в заключение, понеже някой може да си спомня думите ми от предния програмен период и да ме попита „г-н Чайков, вие говорите“, от предния извинявайте Комитет за наблюдение, „вие говорихте, че с тол-системата ще финансирате всичко, вкл. и финансовата дупка по 3.2. Само ще отбележа, че по така общо взето минималистични оценки, базисната пътна инфраструктура, която не достига на България към днешна дата, възлиза на около три милиарда долара. Така че и от тол-системата ще има достатъчно необходимост от средства, за ново строителство говоря, не говоря за близо седемте милиарда, които са необходими за превеждане на републиканската пътна инфраструктура, а останалата част от нея е в добро експлоатационно състояние. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря за този коментар. Изкушавам се и аз да направя коментар. Със сигурност г-н Сесилио ще каже по този въпрос, защото вчера го дискутирахме, но ние имаме и писмено, само да ви информирам, от DG REGIO, писмо, в което се казва, да не се надяваме и да разчитаме на фазиране, не само на Струма, а по принцип, защото първо наистина не се знае бюджета, не се знае въобще какви приоритети ще се финансират. По-вероятно няма да се финансират, особено пътни обекти и сигурно и железопътни, а камо ли не фазиране, но нашата задача и цел, поне

към този момент, е да си свършим работата със Струма - да започне и да намерим липсващия финансов ресурс, да го осигурим, с което да демонстрираме, че искаме да завършим тази магистрала. Всичко друго, ако се наложи фазиране или довършване ще бъде след 2023 г., независимо с какъв източник. При всички положения, никой няма да ни разреши да започнем строителството, т.е. да финансира Комисията строителството, без да сме осигурили, показали, гарантирали какви и как виждаме източниците за финансиране. Но за фазиране едва ли на етап този, Комисията ще ни каже „да“ може да фазираме. Това е моят коментар.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Може ли само да...

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Може би не съм разбрала правилно.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Може ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Само да кажа. Не случайно споменах 2012 г., защото тогавашните представители на DG REGIO твърдяха, че България няма да види през този програмен период пари за втори и трети клас. Когато поставих този въпрос 2012 г., накрая се излезе и Вие си спомняте много добре, защото и Вие бяхте там, с решение на Комитета за наблюдение, че такива пари трябва да се осигурят и в резултат на това, АПИ сега усвоява 380 милиона лева по Оперативна програма „Региони в растеж“, така че не можем да очакваме, че на бебето ще му се даде да яде, ако не изплаче и смятам, че точно това е нашата функция на членове на Комитета за наблюдение да настояваме за неща, които смятаме, че са в интерес на нашата държава.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Коренно различна е ситуацията, но аз няма да влизам в тази подробност спрямо тогава и сега във всяко едно отношение е различна. Различна ще бъде и още по-различна тотално следващата, следващия програмен или финансова рамка, както и да я наречем след 2020 г., но фазиране не бихме могли да искаме сега. Може и да има фазиране, други са целите. Това е моето лично мнение и мисля, че в тази посока работим.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Аз не настоявам за фазиране. Аз настоявам за един милиард евро за следващия програмен период. Разберете ме правилно!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Ами да. Казвам, когато е ясен бюджетът. Знаят се приоритетите и дали ще се финансират точно такива приоритети. Естествено, ние имаме

нужди не за един, а както казахте и за три милиарда. Имаме Слава Богу и подготвени проекти, в процес на подготовка. Чухте и не случайно технически помощи, ние насърчаваме още от първи програмен период техническите помощи, подготовки на проекти, важни проекти, които трябва да се реализират в един период от време, дай Боже да е по-кратък, но ОК, ще настояваме.

Г-Н КОЙЧО РУСЕВ: Г-жо Василева, може ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, мерси. Да, имате думата.

Г-Н КОЙЧО РУСЕВ: Казвам се Койчо Русев, председател съм на Националната транспортна камара. Първо искам да благодаря за всичко, което е направено по отношение на пътната инфраструктура, макар и недостатъчно. Второ, искам да подкрепя г-н Чайков. Знам, че е изключително трудно на този етап да могат да се осигурят средства за подобряване на останалата част от транспортната система, но искам да ви предам тревогата на хората от автомобилния бранш от слуха, който се носи, че през този период, а може би и по-нататък, основно ще се залага на развитието на железопътния транспорт. Даже използвам нашите гости, че са тук да споделя пред тях. Отива се по-далече, не знам дали е вярно, но казват че големите държави в Европейския съюз държат да се развива железопътния транспорт, защото те произвеждат локомотивите и вагоните и се използват всякакви варианти, за да се злоупотребява със замърсяване, с безопасност на движение и т.н. И понеже говорим за безопасност на движение, България има три пъти повече пътнотранспортни произшествия от Холандия, не защото сме три пъти по-лоши, а защото много са факторите, в т.ч. и състоянието на пътната мрежа в България. И аз ви моля, всичко е човешка направа, да подкрепим г-н Чайков за това, което предложи и да намерим форми да продължим с кохезионната политика и да създадем по-добри условия на пътната мрежа в България. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Радвам се, че станахме активни. Г-н Сесилио преди това, да...

Г-Н ГЕОРГИ МИЛОШЕВ: Чувам ли се? Работи. Конкретно за магистрала „Струма“. Българска федерация по пътнически транспорт, инж. Милошев се казвам.

Предстои проектиране, обявяване на конкурса за най-тежкия участък, на който чакаме пет проекта, от които единият е одобрен, отдолу през Кресна в едната посока, другият висящ мост, така ли беше горе долу? Така е тенденцията да бъде в България. Много ви

моля по мнение на федерацията, предвидете основните мостове да издържат две платна висящи. Сърбия, преди 25 - 30 г. си направи кухи сводове на магистралите, без да ги използва. Отсечката Белград – Унгария. След двадесет и няколко години, Сърбия си направи магистралата, но тогава направиха мостовете за две платна, не за едно. Основите за висящите магистрали, след време ще имаме пари. Сега се караме, след време ще имаме пари. Парите ще дойдат при нас, в Европа сме. Сега дали бебето е пораснало, изплакало, от 2012 на кърма ли, на какво е. Заложете основи за две висящи в едната и в другата посока магистрали, а не сега временният път дето минава в едната посока през Кресна и от другата посока от Гърция. Това е стратегия за бъдещето. След време няма да може да се направят тия основи и ще стигнем до такова разбиване на основите, защото там се говори за други неща, знаете пледоариите. Така че в проекта, много ще се радваме като федерация за пътнически транспорт, която пряко ни касае, да заложите. И кухо да остане, след време ще има кой да направи второто платно. Много ви благодаря за вниманието.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Така. Ще има ли реакция от АПИ? Малко навлязохме в проектиране.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Аз бих направил и три магистрали през Кресна, ама те струват пари. Залагането на двойни тунели, не мога да разбера какво значи кухи, нали за специално за съоръженията, но изграждането на нови съоръжения след като сме направили съоръжение, което ще го ползваме, дай Боже, през 2021-2022 г. Не виждам проблем някога, ако държавата има пари и екологичната оценка, най-важното за прекарване на второ платно успоредно на това, което сега ще мине отгоре през стара Кресна и да се направи. Само че трябва да мине през много тежки екологични оценки. За сега второ платно екологична оценка не получава. Второ, вариантът, който е избран, е избран от гледна точка на това, че навсякъде, и в Швейцария, и в Германия, и в Австрия и т.н. трасетата се разделят. В края на краищата всеки трябва да се разпростира според чергата си. Търсили сме преминаване през Кресна, завършването на Автомагистрала „Струма“ най-екологично щадяща и разбира се и икономически изгодна. Недостигът за финансиране на преминаването през Кресненското дефиле, което включително, нито Римската, нито Турската империя, нито Българското Велико царство го е решило. Сега сме в исторически момент и трябва да го решим. Недостигът е над 600 милиона лева. Може би зависи вече от прецизирането на количествата, видовете работа и т.н. Изключително тежко строителство, голямо предизвикателство за пътния бранш, за проектантите, но назад няма. Ние, Кресна е станала вече кауза на целия български народ

и ние Кресна трябва да я завършим. И аз съм убеден, че всички ние, включително пътната администрация, всички ведомства имат волята и желанието да бъде завършена Кресна. Така че, разбирам желанието да заложим още едно трасе до това, което е новото, което трябва да подкрепим, да го заложим, но в края на краищата то е въпрос на законодателство. Каквото е възможно да заложим в рамките на този ОВОС, в рамките на този сервитут, най-вероятно ще заложим от гледна точка на паркинги, зони за отдых и т.н. За другото ще го мислим, ако е възможно нещо да заложим – ще заложим. За сега, на този етап не го предвиждаме това.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, благодаря! Аз само искам да добавя, че в голяма част от участъка е предвидена и трета лента за изпреварване, така че...

Г-Н КОЙЧО РУСЕВ: Третите ленти ги има и на изкачване, и на спускане.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, точно това отбелязвам. Така че, не е съвсем две ленти само, а да не говорим, че недостига, за който говорим и се чудим още няма решение от къде ще го осигурим. Говорим за някакви бъдещи вземания или получавания, ние вече започнахме да мечтаем за още една магистрала. Други коментари и изказвания. Г-н Сесилио, заповядайте!

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО: Благодаря, ще се опитвам да не съм много пространствен. Искам само да кажа за някои от коментарите за бъдещето. По принцип, службите на Комисията не коментират слухове или сценарии. Това, което мога да кажа на този етап е, че многогодишното финансово предложение ще се представи от Комисията през май, както беше обявено от г-н Юнкер в речта му за състоянието на ЕС. Скоро след това ще бъде последвано от законодателни предложения по различните области на политиките. Най-вероятно преди лятната ваканция. На този етап не знаем. За колко години ще бъде този бюджет? Всички обсъждаме седемгодишен период, обаче той може да бъде по-кратък, например пет години. Тази възможност също е взета предвид не само сега, но и в предишния програмен период. Не знаем какъв ще бъде размерът на бюджета и не знаем в рамките на този бюджет какъв ще бъде относителният дял на бюджета за кохезионна политика. Не знаем обхвата на бюджета на кохезионната политика и свързаните с това политики и директно управлявани от Комисията. Така че, говорейки за следващ програмен период на този етап е преждевременно. Може би ще знаем повече след няколко месеца и ако нямаме някакво решение, поне ще имаме предложение на Комисията и първи реакции по това предложение на Комисията, които ще ни позволят

да прогнозираме потенциалните сценарии след това и да работим на тази основа. По въпроса за най-слабо развитите региони в страната, най-вече Северозападния. Бях там миналата седмица, това е сериозно опасение за Европейската комисия и вероятно знаете, че миналата година и още през 2015-та една инициатива беше стартирана за изоставащите региони и ние тествахме някои пилотни проекта с Полша и Румъния. Сега разширяваме този подход към други държави членки, за да разберем по-добре какви са всъщност основните причини за нарасналите вътрешни диспропорции в някои по-слабо развити държави членки, където всъщност да се намалят вътрешните диспропорции и да се насърчи сходство, виждаме, че най-слабо развитите райони постигат сходство с най-ниски темпове и се увеличава разлика с по-развитите региони в техните страни. Изпробваме решения. Изработваме мерки специални за тези региони. Установихме контакти с българската администрация, за да определим един или два пилотни проекта в България, за да може да имаме по-индивидуализирани решения за периода след 2020 г., за да ускорим вътрешното сближаване. Но все още сме в много ранна фаза и не мога да ви кажа повече. Естествено, ние отчитаме, че инфраструктурните компоненти, като пътна инфраструктура в тези региони, е част от уравнението, но проблемът е много по-голям, свързан е с демографията в някои региони, както и с процеса на деиндустриализация. Проблемът е комплексен, обаче ние имаме ангажимент да работим по този проблем и това е ангажимент на държавите членки, също така и на регионалните и местни заинтересовани страни, за да се стигне до решение, нещо което възнамеряваме да изградим по пътя си към периода след 2020 г. На този етап е трудно да се установи бюджет, приоритети, но със сигурност най-слабо развитите региони са ключов приоритет за нас и е необходимо по-добре да разработим мерките си под националното ниво. И отново за Струма. Два бързи коментара. По Лот 3.1 и 3.3, които вече са приети от Комисията, вече изразихме опасения за компонента „тунел“, който наистина е много сложно съоръжение, което изисква, както по-рано беше казано за железопътния сектор, изисква много пряко наблюдение, така че звеното за изпълнение на проекти трябва да бъде с укрепен капацитет не само количествено, но и по отношение на технически експертен опит във връзка с този компонент, за да може отблизо да наблюдава развитието на процеса на търгуване, договаряне и изпълнение и да се опитва да предвижда и да управлява мерки за преодоляване на рисковете и за всякакви други непредвидени събития, които могат да настъпят по време на строителството на тунела и съществено да забавят строителните работи или пък да повишат разходите по проекта. По отношение на Лот 3.2, по принцип не би трябвало да коментирам, защото все още

проектът не е представен на Комисията. Когато бъде представен, Комисията ще го оцени спрямо приложимата правна рамка, както правим за всички проекти. Единственото нещо, което въз основа на наличната информация, можем да кажем, е че имаме бюджетен проблем, защото прогнозната стойност на проекта надхвърля значително капацитета на програмата. И ако и когато проектът бъде представен, трябва да сме наясно по източниците на финансиране, които ще се използват за неговото завършване. Повече не мога да кажа.

За бъдещето мисля, че наистина ще бъде важно, защото потребностите в тази страна отиват много отвъд всеки потенциал дори на най-оптимистичното разпределение на средства. Бих казал дори, че само транспортната инфраструктура, вероятно потребностите ще са по-големи от цялостното бюджетно разпределение към страната за всички сектори взети заедно. Така че, бих казал, че това не е панацея за всички ваши проблеми. Така че трябва да бъдете по-креативни и с повече въображение, за да намерите и други средства да се справите с тези свои потребности. Има кохезионна политика, има ЕФСИ, също така публично-частни партньорства, с които също могат да се изградят части от тази инфраструктура. Разбира се, има и случаи, в момента вашите инвестиции са публични, но публичното инвестиране може да не бъде достатъчно за това, така че вие ще трябва да мобилизирате и частни инвеститори и да повдигнете въпроса за рентабилност на инвестициите и структурата на управление на транспортната инфраструктура в страната.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря за този обширен коментар и поглед. Да, налага се, включително и ние, Оперативната програма при новото програмиране и въобще във всички сектори да се започне да се мисли по по-различен начин, да сменим начина на мислене и да не се разчита само на публичните средства, които винаги няма да са достатъчни. Аз, доколкото знам, в никоя държава те не стигат, колкото и богати държави да са. Така, други коментари?

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Само още една забележка, ако позволите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, разбира се.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Не случайно обектите, обектите които изброих, се намират единствено и само на основните коридори от TEN-T мрежата. Т.е. аз смятам, че

Европейската комисия има изключителен интерес TEN-T мрежата да изглежда по един и същи начин на територията на целия Европейски съюз.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Не знам кой ще направи коментар, но...

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Не, то не се налага коментар, аз само обосновавам...

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Добре, чудесно.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: ...искането си.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, даже ние имаме като страна членка ангажимент за изграждане на основната мрежа. Г-н Савов ще потвърди и може да развие цяла теория до 2030 г. основната мрежа, разширената до 2050 г. Да, имаме ангажимент, обаче не е казано, че със средства непременно европейско безвъзмездно финансиране. Това е тема голяма, но, наистина, ние трябва да сме готови да мислим, колкото и да ни е трудно, по по-друг начин, да гарантираме финансирането и аз мисля, че още с Автомагистрала „Струма“ това ще ни се случи вероятно, защото наистина този недостиг от близо, както каза г-н Дончо Атанасов, той даже между триста милиона, че и повече, ако не отиде и четиристотин, поне така по апликационната форма, която ще се подготви по предварителните изчисления, трудно ще може да се осигури директно от бюджета. Но това е моето мнение. Страхил също иска да каже... Ние постепенно минахме в програмиране след 2020 г., което не е лошо. Всъщност, догодина ще ни се наложи и този процес да започнем да го правим.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ: Именно точно това, това ме фрапира, че на следващия Комитет по наблюдение най-вероятно май или юни, ще видим кога ще се организира точно, но тогава вече ще се знае посоката на, какво ще става с финансирането на 2020 година, да кажем, не знам, на 70-80%, нещо такова. Градивните елементи поне ще са на лице. И в това отношение, има транспортна стратегия, която излезе лятото до 2030 г. и е важно да започнем да мислим за насоките за кои проекти ще бъдат приоритизирани, да има стратегия краткосрочно, примерно петгодишна, десетгодишна, за да може, когато дойде време вече, и то е доста близо, нали, говорим, че на следващия Комитет вече ще може, конкретно може би да говорим за приоритети и да се мисли в тази насока кои

проекти ще се приоритизират на първо време. И естествено да се мисли за свързаност със съществуващи проекти, с основната европейска мрежа, разбира се, тъй като в транспортната стратегия е твърде мащабно, разбира се, и просто може би можем да отдели повече време на това на следващия Комитет, брейнсторминг, ако щете. Поне всеки да си изрази мнението.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Не, ние и сега можем да направим приоритетите, да ги подредим кои, нали, няма да е толкова трудно, но не знаем, но трябва да има и други финансови източници. За съжаление няма как да стане, поне така мисля аз. Така, дори и работеща, ето казахме тол-система, която да заработи с капацитета, който очакваме и с дивидентите, които да получим, а и то трябва и за поддържане и за изграждане и то ще бъде след години и няма, това, което сме изградили вече трябва да започнем да го поддържаме и така нататък. Не случайно и Комисията и в апликационната форма ни пита да покажем и ресурсите, които гарантираме и за поддържането, което общо взето се пренебрегва. Обширна е тази тема, ние малко на конференция го изкарахме. Някакви други коментари? Ако няма, да дадем думата на водния сектор. Г-жа Анна Натова ще представи проектите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Заповядай.

**ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.
С БЕНЕФИЦИЕНТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА
ИНФРАСТРУКТУРА“**

Г-ЖА АННА НАТОВА: Благодаря, г-жо Василева. Добър вечер на всички. С удоволствие ще ви представя проектите по които работи Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Предприятието е бенефициент по Приоритетна ос 4 и 5. Ще започна с изпълнение на проектите по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“. Първият проект това е „Количествена оценка на риска и подобряване на ефективността на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“. Виждате финансовата рамка на проекта. Срокът на изпълнение на проекта беше 31.08.2017 г. Проектът е изпълнен в срок. До момента разходите, които са верифицирани, са 491 хил. Докладвани са разходите по окончателно искане за плащане и очакваме верификация. Основната цел на проекта е подобряване на ефективността и конкурентоспособността на българските морски и речни пристанища чрез изработване и валидиране на методика за

количествена оценка на риска, периодична преоценка на риска и на тази база да се планират инвестиционни и други мерки за постоянно подобряване на ефективността на българските пристанища. Резултатите от изпълнените дейности по проекта са на този слайд. Разработена е такава количествена оценка, методика за количествена оценка на риска. Разработени са и детайлни количествени оценки на риска на четирите пристанища – двете морски: Бургас и Варна, и две речни: Русе и Лом. Изготвени са предложения за изменения на нормативната база и практически е внедрена функциониращата система за извършване на тази количествена оценка. На следващия слайд ще видите скрийншот на софтуерното решение на системата за количествената оценка на риска и направените оценки на риска на всички пристанища. В следващия слайд – това са генеричните събития, които са част от параметрите, заложи за изготвянето на количествената оценка на риска.

Вторият проект по тази приоритетна ос е „Проектиране и внедряване на интегрирана информационна система за планиране и управление на ресурсите в предприятието“. Виждате финансовата рамка на проекта. Срокът е 27.05.2019 г. В моята презентация ще чуете много системи, но искам да ви обърна внимание, че няма препокриване на тези системи. Едните проекти са с цел да се повиши атрактивността и ефективността на пристанищата, а тази система е всъщност система, с която разполагат всички модерни бизнес компании и тя е единствена за предприятието за управление и планиране на ресурсите. Системата беше внедрена за 6 м. в предприятието и от 01.01.2017 г. в предприятието се работи с тази система. В системата се регистрира всеки един бизнес процес в предприятието в реално време. По този начин имаме актуална информация за всеки един бизнес процес в предприятието. Със системата работят 49 крайни потребителя в предприятието. В момента изпълнението на проекта е във фаза „Поддръжка на системата след внедряване“. На този слайд просто е скрийншот на системата, внедрена с всичките си функционални модули. Единият от модулите е свързан с управление на проектите. В тази система се въвеждат два вида проекти: проекти, които са финансирани с европейски средства и национални проекти на компанията. Посредством системата се планират и се следят сроковете за изпълнението на средствата на проектите. Имаме бърз достъп до прикачената документация, във всеки един момент може да се генерира актуална справка. Също така са внедрени други модули: за управление на човешките ресурси, за бюджета и контролинга, автоматично осчетоводяване на материалните движения.

Третият проект по тази приоритетна ос е „Изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища“. Срокът на проекта е до 30.09.2018 г. Това е система, с която разполагат всички модерни пристанища в Европа и тази система всъщност има за цел да осигури електронен обмен на информацията между пристанищата и между институциите, както и участниците в логистичната верига, които предоставят морски транспорт. Има сключен договор по проекта и в момента проектът е на етап разработване на концепцията за изграждане и внедряване на такава система. Дейностите в процес на изпълнение са разработване на проект на софтуерна и хардуерна архитектура, както и разработване на документация за избор на изпълнител за бъдеще за внедряването на тази система. Може ли следващия слайд.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е бенефициент и по Приоритетна ос 4. До момента сме разработили два формуляра. Те са изпратени до Управляващия орган. Първият формуляр е свързан с териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на вече изградената информационна система за управление на трафика на плавателните съдове, т.нар. VTМIS фаза 4. Имаме коментари от Управляващия орган и в момента изготвяме ревизиран формуляр по проекта. Изготвили сме и още един формуляр по тази ос. Това е за техническа помощ за подготовка и реализация на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищните приемни съоръжения в българските пристанища“. Също имаме получени коментари. Отразени са и ще подадем нов ревизиран формуляр по проекта. Благодаря ви за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря, г-жо Натова, за стегната информация, която ни представихте. ДППИ имат активна роля и принос към 4-та и 5-та приоритетна ос с техническите помощи със системите, както каза Анна „много системи“. Принципно ние не сме против и не мислим, че системите се повтарят, едни и същи системи ни предлагате, но просто това, което искам да видим в апликационните форми, във вашите обосновки е, че тези системи, които доста станаха наистина, да не говорим в първия програмен период, също така и програма ФАР, защото много от нашите колеги са работили по ФАР с ДППИ, да виждаме връзката между тези системи, надграждането на системите и с какво допринася всеки следващ етап, фаза, както се нарича, фаза на следващата система, да бъде ясно със сигурност... да е ясно какво ново се допринася и как се обновява. Така. Въпроси да имате към г-жа Натова? За това са и повечето ни

въпроси. Може би малко е по-странична материята от нашите специалисти, но трябва да е ясно демонстрирана, наистина, че няма повтаряемост, няма нещо което сме направили, не се използва, наново решаваме да го подобрим по някакъв начин. Да, Страхил, заповядай!

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ: Да попитам само... По време на - не знам дали въпросът е към г-жа Натова или за Вас – относно поддръжката на Дунав. Помня, че по време на временното правителство г-н Алексиев беше помогнал да се реши проблемът, но сега въпросът е дали има продължение на решението.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Така, аз мисля, че е към следващия бенефициент. Аз също мога да отговоря, но нека да чуем и следващия бенефициент, защото ИАППД е агенцията за проучване и поддръжане на р. Дунав. Така че това е в техните преки отговорности и те ще ни кажат дали продължаваме ангажиментите, поети лично от министър Московски към проектите, които бяха представени. Аз ще си позволя още веднъж да кажа, че има нужда от подобряване на качеството на формулярите за кандидатстване. ДППИ обича да работи много бързо, едновременно по всички проекти, добър екип направиха, добър капацитет. Може би в тази бързина и да завършат проектите, защото участват и по Механизма за свързване на Европа, по други програми, наистина много разнообразна дейност, което е чудесно, но напоследък качеството на апликационните форми не е добро. Това мога да кажа най-отговорно и самият факт, че ги връщаме по много пъти, както казах, няма обосновката, която търсим и да ни убеди, че наистина има смисъл в това, което се предлага. Други въпроси? Коментари? Няма. И минаваме към последната презентация за тази вечер – ИАППД. Божидар Янков, заповядай!

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ: Добър вечер, колеги. Казвам се Божидар Янков и съм директор на дирекция „Европейски програми, проекти и връзки с обществеността“ в Изпълнителна агенция „Проучване и поддръжане на р. Дунав“. Предполагам, че вече сте изморени, така че ще бъде максимално кратък. ИАППД към момента е бенефициент по два проекта – единия по четвърта ос, другия по пета ос. Проектът „Подобряване на

системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав“ е втора фаза на проект със същото име, който беше реализиран в миналия програмен период. В рамките на този проект беше доставен специализиран плавателен съд за хидрографски измервания по реката. Да и лодка има към него. Това представлява корабът, на който му беше дадено името „Дунав 1“, на 22 март тази година, като кръстница стана г-жа Карла Пайс, координатор на европейския коридор „Дунавско-Рейнски“. Тук има кадри от церемонията по именуването на кораба. Корабът вече се използва много активно. На тази таблица виждате информация за извършените дейности с него, извършените измервания от колегите хидрографи в нашия участък на реката. Това представлява една хидрографска снимка. Хидрографските измервания се извършват с т. нар. многолъчев ехолот. Като корабът притежава и лазерен радар, т.нар. LIDAR, за измерване на бреговата ивица. По време на едно от измерванията, всъщност то е на следващия слайд, в района на Русе, при км 492-493, колегите откриха потънал съд, който до сега не е бил известен, че е там. Той не представлява опасност за корабоплаването, но благодарение на тази техника, с която разполагаме, открихме, че на дъното на реката има нещо, което досега никой не е знаел, че е било там.

Фаза 2 е приключен. Подадено е окончателното искане за плащане. Така че дейностите са на 100% приключени. Проектът по „Техническа помощ“ е свързан с повишаване на административния капацитет на Агенцията. Той е на стойност малко над 110 хил. лв. Също отива към своя край. Дейност 1, която беше свързана с провеждане на обучение, е изцяло приключена. Дейност 2 е изпълнена частично, доставени са някои от предвидените технически средства. Предстои доставка на останалата част. Сайтът също е приключен като дейност. Дейност 4 – тя си върви до края на проекта. Може би в началото на следващата година, да не кажа до края на март, ще го приключим и него и ще подадем окончателен доклад.

Голямото предизвикателство, пред което сме поставени за този програмен период е следващият проект, който е свързан с доставка на специализирана драгажна техника, която да даде възможност на Агенцията да изпълнява дейности по рехабилитация на корабоплавателния път в българския участък от реката. Благодарение на Управляващия орган тук беше осигурен допълнителен финансов ресурс и така стойността на проекта към момента на подаването на апликационната форма е на стойност малко над 20 млн. лв. Апликационната форма е подадена в Управляващия орган, върната е за коментари, в момента се отразяват забележките и в най-скоро време до края на следващата седмица,

също ще бъде входилана в Управляващия орган за вземане на решение. Проектът предвижда доставка на мултифункционални плавателни средства, т.нар. земесмукателна драга или земснаряд, понтон, шалан – това е съд, на който се натоварват издрагираните седименти, маневрен кораб, който да маневрира всички тези съдове и според избраната технология на работа – тръбопровод за транспортиране на издрагираните от земснаряда наносни отложения. Това е накратко от нас. Ако имате въпроси?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, благодаря за информацията и краткото и ясно представяне. Предполагам чу въпроса на Страхил, или не му дадохме възможност да си го зададе като хората или вече получи отговор от някой. Отговориха ти, така ли? Интересно. От тази страна знаят какви ангажименти изпълняваме в резултат на заявеното от г-н Московски ... Добре. Така. Работим по Дунава – така може да се каже. И мисля, че оперативната програма, не веднъж съм го казвала, има доста голям принос в това отношение, не само с проектите, които финансираме, с всички усилия, които полагаме, за да се осигури наистина т.нар. драгиране, поддържане, наблюдаване, измерване, защото то не е само физическото драгиране, но и всички други дейности, които са за постоянната информираност, защото не винаги е необходимо да се драгира, по-добре е да се знае каква е обстановката, за да може да се реагира на време. Мисля, че вече ИАПД имат достатъчно арсенал и устройства, за да осъществяват този мониторинг на реката и да подават необходимата информация и то благодарение на проектите, които продължаваме да реализираме по оперативната, а вече и по Механизма за свързване на Европа - също участват по два проекта с други държави, които пак са в тази насока, мисля, че вече и в Програмата „Дунав“ участвате?

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ: По Програмата „Дунав“ имаме два проекта, които сме..

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: И там два, bravo! Така че нещата стават много сериозни и крайно време е да спрат да ни обвиняват, че нищо не се прави. От друга страна, предполагам, че Страхил е получил тази информация, че има обявена обществена поръчка с бюджета на МТИТС и избран изпълнител, до колкото съм информирана – сега се изчаква срока за... а, изтекъл е срокът за обжалване и няма обжалвания?

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ: Има обжалвания – във ВАС. Във ВАС се обжалва процедурата.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: А, да, явно е имало в КЗК първа инстанция. Не я следя съвсем тази процедура, но така или иначе тя ще приключи в един момент и средствата

са осигурени по бюджета на МТИТС. Така че в следващата година, той е за три годишен период е разчетен бюджетът, в зависимост от нуждите, в резултат на информацията от ИАПД, под управлението и ръководството ще се осъществяват тези драгажни работи. Това е което можем да кажем. Ако имате други въпроси? Ако вече всички сме изморени?. Не, заключенията ще ги оставим за утре. Няма да правя заключения. Не. Заключение е, че искам да благодаря. Искан само да благодаря на всички, че имахме търпението и издържахме в тази топла зала, но и долу в ресторанта е топло. Каним ви на вечеря, която трябваше да бъде от 19:30 ч., но може би от 20:00, защото закъсняхме с 20-тина минути. Ще се видим на вечеря. Утре продължаваме по дневния ред, със сравнително прилично време за започване, за да може всички да отпочинат, в 10:00 ч. е регистрацията.

КРАЙ НА ПЪРВИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО