



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANSPORT И
TRANSPORTNA INFRASTRUKTURA

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „TRANSPORT И TRANSPORTNA INFRASTRUKTURA” 2014-2020 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

III ЗАСЕДАНИЕ

23 октомври 2015 г., резиденция „Бояна“, гр. София

Участници с право на глас

Титулярни членове на КН на ОПТ

1. Г-жа Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
2. Г-н Димитър Савов - директор на дирекция НТС, МТИТС
3. Г-жа Добринка Кръстева - директор, д-я ПСЕС, Министерски съвет
4. Г-жа Евгения Черкезова – главен експерт, ИАРА
5. Г-н Георги Ранов - областен управител на област Стара Загора, представител на ЮИР
6. Г-жа Маргарита Новоселска – областен управител на област Добрич, представител на СИР
7. Г-жа Андриана Георгиева – АИКБ
8. Г-н Иван Димитров - *екология* – „Коалиция за устойчиво развитие“
9. Г-н Илия Гътовски – *образование* – „Организация за научно практическо развитие на студентите“
10. Г-н Румен Михайлов – *транспорт* – „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“

Упълномощени заместници

11. Г-н Николай Нецов – държавен експерт, д-я ИСП, Министерски съвет
12. Г-жа Мария Веселинова – н-к на отдел, МФ
13. Г-жа Ирен Русинова-Димитрова - н-к на отдел, МФ
14. Г-н Станислав Стефанов – главен експерт, МФ
15. Г-жа Ася Станкова – и.д. главен директор ГД ПРР, МРРБ
16. Г-жа Гергана Захаријева - н-к на отдел, МТСР
17. Г-жа Людмила Тозева - н-к на отдел, ГД ЕФК, МИЕ
18. Г-жа Жаклин Методиева – старши експерт, ГД ОПОР, МОСВ
19. Г-жа Емел Халил - старши експерт, дирекция РСР, МЗХ
20. Г-н Наско Атанасов - директор на дирекция, КЗД
21. Г-жа Йоана Илчевска – старши експерт, НСИ
22. Г-н Пламен Петров – юриконсулт на НСОРБ

23. Г-н Михо Михов – *академична общност* – Селскостопанска академия
24. Г-н Илиян Пламенов – *екология* - „Екофорум за устойчиво развитие“
25. Г-н Георги Милошев – *транспорт* – „Българска федерация за пътнически транспорт“

Участници с право на съвещателен глас

26. Г-н Карой Над – ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК
27. Г-н Александър Александров – Джаспърс
28. Г-жа Людмила Рангелова – изпълнителен директор, ИА ОСЕС, МФ
29. Г-жа Румяна Димитрова – държавен експерт, дирекция НФ, МФ
30. Г-жа Тонка Милева – държавен експерт, МК
31. Г-жа Екатерина Алексиева – държавен експерт, МС

Наблюдатели

32. Г-н Даниел Попов – представител на „Информационен и учебен център по екология“
33. Г-н Вълко Станев – Български хелзински комитет
34. Г-жа Магдалина Дерменджиева – Клуб „Би Бит“
35. Г-жа Илиана Филипова - БАРДА

Представители на бенефициентите по ОПТТИ

36. Г-н Христо Алексиев – зам. генерален директор, ДП НКЖИ
37. Г-жа Мария Чакърова – директор, ДП НКЖИ
38. Г-н Нисм Примо – ръководител отдел, ДП НКЖИ
39. Г-жа Христалина Бакърджиева – началник отдел, АПИ
40. Г-жа Калина Йорданова – главен експерт, АПИ
41. Г-жа Биляна Василева – главен експерт, АПИ
42. Г-н Стоян Братоев – изпълнителен директор, „Метроплитен“ ЕАД
43. Г-н Григор Григоров – ръководител отдел, „Метроплитен“ ЕАД
44. Г-жа Румяна Сарафова – експерт, „Метроплитен“ ЕАД
45. Г-н Васил Хаджиев – и.д. директор, ДППИ
46. Г-н Валентин Христов – ръководител проект, ДППИ
47. Г-н Павлин Цонев – изпълнителен директор, ИАППД – Русе
48. Г-н Димитър Енчев – главен специалист, ИАППД – Русе
49. Г-н Асен Антонов – изпълнителен директор, НК СИП
50. Г-жа Ваня Златева – директор на дирекция, НК СИП
51. Г-н Людмил Манасиев – ГВА
52. Г-н Димитър Тарлев – ГВА
53. Г-жа Цвета Тинчева – началник на отдел, ИАМА

Представители от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

54. Г-н Николай Дечев – началник отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, дирекция КПП
55. Г-жа Стелиана Караиванова – главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, дирекция КПП
56. Г-жа Мая Тодорова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, дирекция КПП
57. Г-жа Желя Петкова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, дирекция КПП
58. Г-н Васил Станев – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, дирекция КПП

59. Г-жа Ангелина Виденова – старши сътрудник, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
60. Г-жа Людмила Грънчарова – младши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
61. Г-н Мартин Георгиев – началник отдел „Програмиране”, дирекция КПП
62. Г-н Валентин Игнатов – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
63. Г-жа Ива Червенкова – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
64. Г-жа Нели Андреева – главен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
65. Г-жа Майя Стоилова – началник отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
66. Г-н Любомир Саев – главен сътрудник, отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
67. Г-жа Станислава Спасова – главен сътрудник, отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
68. Г-жа Силвия Кузманова – държавен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
69. Г-жа Петя Иванова – държавен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
70. Г-жа Нина Беленска – началник отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
71. Г-жа Илиана Денева-Павлова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
72. Г-жа Албена Жекова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
73. Г-н Ясен Маркова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
74. Г-жа Зорница Желева – държавен експерт, дирекция ВОП, МТИТС

Откриване на 3-то заседание на Комитета за наблюдение на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (КН на ОПТТИ)

Г-жа Василева (Зам.-председател на КН и зам.-ръководител на УО на ОПТТИ) откри третото извънредно заседание на Комитета за наблюдение на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. с думи на благодарност към всички присъстващи. Тя обърна внимание, че основната задача пред заседаващите е да се запознаят с предложените изменения в ОПТТИ 2014-2020, да ги обсъдят и гласуват. Съгласно новите правила всички промени в програмата се одобряват единствено присъствено от членовете на КН.

Г-жа Василева напомни, че промените в програмата са инициирани, за да бъдат успешно завършени проекти, изпълнявани по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ). Дейности от 3 проекта следва да се прехвърлят за финансиране от програмен период 2014-2020. В допълнение, в периода от официалното одобрение на ОПТТИ през м. декември 2014 г. е възникнала необходимост и от няколко нови предложения за модификация. **Г-жа Василева** изрази надежда, че всички промени ще допринесат за по-доброто изпълнение и на двата програмни периода.

Тя подчерта, че на този етап усилията на всички са концентрирани в посока приключване на проектите, финансирани по ОПТ 2007-2013 г., тъй като остават само два месеца от периода на допустимост на извършените разходи. Независимо от този факт, задачите, които предстоят през вече настоящия програмен период 2014-2020 г., не следва да се подценяват. За всичко е известно, че се очакват много работа и сериозни предизвикателства. **Г-жа Василева** предупреди, че трябва да се реализират най-тежките и трудни проекти, изпълнявани до момента и ще са необходими, както опит, така и сериозен ресурс. Тя изрази увереност за успех предвид вече започнатата подготовка. Има изготвени

проекти, приключили са първите тръжни процедури за избор на изпълнител, сключен е и първият договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. В допълнение, според нея от значение ще бъдат всички научени уроци и придобити добри практики в предишния програмен период заедно с правилните и навременни решения.

Запознаване на КН с новите функции във връзка с изменение на ПМС 79/2014 и приемане на изменение на процедурните правила за работа на КН

Г-жа Василева продължи с представяне на новите функции на КН във връзка с изменението на ПМС 79/2014. Съгласно приетите промени, функциите на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт“ за периода 2007 – 2013 г. вече се изпълняват от Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Тя информира, че във връзка с новите разпоредби УО е изготвил проект на изменение на процедурните правила за работа на КН, представен на вниманието на участниците в КН. Коментари по проекта на процедурни правила са получени само от дирекция „Национален фонд“, МФ. В отговор УО е отразил в предложените текстове уточнението, че изменението и допълнението на ПМС 79 от 2014 г се извършва с ПМС 189 от 2015 г.

След това **Г-жа Василева** предложи за гласуване изменението на процедурните правила за работа на КН. **Изменението на процедурните правила за работа на КН беше подложено на гласуване и прието единодушно.**

Одобрение на протокола от осемнадесетото заседание на КН на ОПТ

Г-жа Василева представи на гласуване предварително разпространения дневен ред и протокола от предходното осемнадесето заседание на КН. Тя обърна внимание, че УО е облекчил процедурата и занапред протоколите от проведените заседания на Комитета няма да бъдат гласувани.

Дневният ред на 3-то заседание на КН на ОПТТИ и Протоколът от 18-то заседание на КН на ОПТ бяха подложени на гласуване и приети единодушно.

Статус на ОП „Транспорт“ и ОПТТИ и представяне на информация за фазирани проекти

Г-жа Галина Василева продължи с представяне на напредъка на Оперативна програма „Транспорт“ и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Тя отбеляза, че независимо от основната задача на настоящото заседание, счита за необходимо да информира накратко присъстващите за напредъка на изпълнението на програмен период 2007-2013 г. По-детайлна информация за изпълнението на проектите ще бъде представена от страна на бенефициентите в хода на предстоящото редовно 4-то заседание на КН, което ще се проведе на 25 и 26 ноември 2015 г. отново в зала „Триадица“ на резиденция „Бояна“.

Г-жа Василева обърна внимание, че на всеки участник е предоставена таблица с получените коментари по предоставените документи.

Г-жа Василева започна презентацията с графика, отразяваща финансовото изпълнение на ОПТ 2007-2013 в млн. евро, като обърна внимание, че информацията е актуална към 20.10.2015 г. Тя подчерта, че периодът е много натоварен. Целта е да бъдат завършени възможно най-много договори, като всички извършени дейности да бъдат разплатени и верифицирани, за да се използва максимален размер от предоставената БФП.

Г-жа Василева докладва, че целият бюджет на програмата е предоставен под формата на безвъзмездна финансова помощ (БФП) и стойността на сключените договори е достигнала 102%. След това **г-жа Василева** продължи с представянето на размера на изплатените средства, който възлиза на 79,25% и констатира, че до края на 2015 г. остават да бъдат разплатени още 20% от бюджета на програмата. Тя информира, че в действителност процентът на изплатените средства е по-висок предвид, че бенефициентите в последните

няколко месеца са се възползвали от механизмите на ДДС 6, за да получат средства авансово и да се разплатят с изпълнителите, като по този начин са изпреварвали процеса на верификация. Г-жа Василева подчерта, че на заседанието на КН през м. ноември 2015 г. очаква да представи реалната стойност на изплатените средства. По отношение на усвояването на европейското съфинансиране, **г-жа Василева** отбеляза, че при бюджет 1 милиард и 624 милиона евро, сертифицираните разходи към Комисията са 70,82%, а получените трансове от ЕК възлизат на 68,19%. Размерът на сертифицираните разходи към ЕК изостава заради отправена препоръка от страна на Комисията в сертификатите да бъдат включвани само разходи, извършени по договори, чието възлагане е било подложено на повторна проверка от страна на УО на ОПТ. Целта на тези проверки е да бъде постигната абсолютна увереност, че всички нередности са установени и отразени от УО. Към момента УО е извършил повторна проверка на всички договори, попаднали в обхвата на извършения през м. май 2015 г. одит от ЕК. Предстои да бъдат проверени и всички останали процедури, финансирани по ОПТ 2007-2013 г.

Г-жа Василева продължи с представяне на размера на предоставената и изплатената БФП по сектори. Тя отбеляза, че в този програмен период най-голям дял БФП е предоставен на АПИ. По отношение на усвоените средства на този етап на първо място е бенефициентът „Метрополитен“ ЕАД - близо 100%. 100% усвояемост се очаква и при водните проекти. Финансираните проекти по приоритетна ос 4 са приключили и в момента се обработват последните искания за плащане. **Г-жа Василева** заяви, че благодарение на усиления темп на работа при ж.п. и пътните проекти, усвояването при тях е съответно 67% и 80%. **Г-жа Василева** направи извода, че въпреки забавата на изпълнението, програмата показва стабилни и добри финансови показатели. Тя подчерта, че предстои още много работа по физическия и документален напредък на обектите.

Г-жа Василева продължи презентацията с докладване на физическия напредък на ОПТ 2007-2013 г. Предоставена е БФП по общо 116 проекта. Финансирани са 22 инвестиционни проекта, от които 11 „големи“. Завършените проекти са 12. **Г-жа Василева** изброи и проектите, които все още се считат за рискови - обходът на гр. Габрово, проектите за ж.п. линиите „Пловдив – Бургас“, „Септември - Пловдив“ и „Първомай - Свиленград“; ИМТ „Пловдив“ и рехабилитацията на ж.п. гарите (Централна ж.п. гара София). Към момента физическото изпълнение на проекта за изграждане на обход на гр. Габрово е 25%. До края на 2015 г. се очаква напредък от 27-28%, т. е. няма да могат да бъдат усвоени голяма част от одобрените за финансиране средства. Като основни причини за забавянето на изпълнението му **г-жа Василева** посочи обжалванията на процедурата по ОВОС и на отчуждителните процедури. За железопътните проекти **г-жа Василева** докладва, че се очаква те да бъдат изпълнени до средата на 2016 г. В момента по тях се извършват усилен строителни работи, като целта е до края на годината да бъдат изпълнени максимален брой дейности. Закъснението на строителството на ж.п. гара София се дължи на големия брой непредвидени дейности и изпълнението на обекта ще продължи и през 2016 г. Относно проекта за изграждане на интермодален терминал в гр. Пловдив, **г-жа Василева** припомни, че той се изгражда със средства от ОПТ, но поддръжката и експлоатацията му ще се извърши чрез механизмите на Публично частното партньорство. Документацията за избор на концесионер вече е изготвена, като целта е той да бъде избран до средата на 2016 г., когато се очаква да бъде завършено и строителството на интермодалния терминал. За приключване на проектите на НКЖИ до края на 2015 г. е осигурена временна безлихвена финансова помощ в размер на 110 млн. лв. Средствата могат да бъдат използвани до края на настоящата година и следва да бъдат възстановени през 2016 г.

Г-жа Василева продължи с информация за напредъка на Плана за действие за 2015 г. по ОПТ 2007-2013 г. Планът е съгласуван и одобрен от ЕК в началото на 2015 г. Тя докладва, че първата точка от него – одобрението на формуляра за кандидатстване на проекта за изграждане на обхода на гр. Габрово е изпълнена на 24.09.2015 г. На 29.09.2015 г. УО е изпратил до ЕК предложение за изменение/модификация на ОПТ 2007-2013 г. **Г-жа**

Василева обърна внимание, че предложенията за изменение на ОПТ и ОПТТИ са свързани. Промените в едната програма намират отражение и в другата, като общата цел е постигане на по-добро изпълнение и в двата периода. Модификацията на ОПТ 2007-2013 г. включва:

- Увеличение на процента на съфинансиране на КФ и съответно намаление на националното съфинансиране при формиране на БФП на **85% / 15%** с цел предотвратяване загубата на европейско финансиране от КФ. Независимо от предприетата стъпка, все още съществува опасност от загуба на средства по този фонд.
- Предложения за фазиране/намаляване на обхвата на „големи“ проекти, финансирани по ОПТ. Това са **„Западна дъга на Софийски околовръстен път“ (Лот 2), част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Пловдив – Бургас“ (намаляване на обхвата на проекта с 3 тягови подстанции и ж.п. възел „Бургас“)** и **част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Септември – Пловдив“ (намаляване на обхвата на проекта с 4 надлеза). Предложението за ж.п. линия „Септември-Пловдив“ е ново.** За да се извършват всички дейности по проекта и да се изпълнят неговите цели, е взето решение изграждането на оставащите 4 надлеза да бъде през 2016 г. със средства по ОПТТИ. Към момента формуляра за кандидатстване е изготвен и в процес на въвеждане в системата ИСУН 2020.
- Изменение на плана за финансиране на ОПТ (**прехвърляне на средства от ПО5 в ПОЗ в рамките на ЕФРР**) за изпълнение на проекта за разширение на Линия 2 на метрото от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“- **обратно фазиране** (по-ранно започване на проекти от 2014-2020 г.)

Г-жа Василева представи на участниците в Комитета и кратка информация за ОПТТИ 2014-2020 г. Общият бюджет на програмата е 1 887 587 256 евро, като финансирането от ЕС е 1 604 449 168 евро, съответно от КФ 1 144 687 261 евро и от ЕФРР 469 761 907 евро. Тя отбеляза, че основни приоритети отново са пътната и железопътната инфраструктура, като финансовият ресурс е разделен по равно. Бюджетът на всяка приоритетна ос възлиза на 673 млн. евро. **Г-жа Василева** отбеляза, че и през този период са отпуснати средства за развитие на интермодалността при превоза на пътници и товари и устойчив градски транспорт. За строителството на метро те са 402 млн. евро, а за интермодални терминали 25 млн. евро. За средства по приоритетна ос **„Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ могат да кандидатстват всички бенефициенти.** Бюджетът на оста е малък – 68 млн. евро, но могат да се финансират разнообразни дейности като развитие на информационни системи за управление на автомобилния, железопътния (GSM-R) и корабния трафик; изграждане на цялостна информационна система за търсене и спасяване; модернизация и изграждане на съоръжения за приемане и обработка на отпадъци в пристанищата с национално значение; повишаване качеството на аеронавигационните данни и информация; доставка на мултифункционални плавателни съдове и др. **Г-жа Василева** уточни, че само за развитие на GSM-R мрежа са отпуснати 28 млн евро от бюджета по оста.

Г-жа Василева продължи презентацията си с представяне на приоритетните проекти по ОПТТИ 2014-2020. Тя поясни, че и през този програмен период проектите, които ще се финансират по програмата са предварително определени. По приоритетна ос 1 **„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“** ще се финансират проектите **„Рехабилитация и модернизация на жп линия Пловдив – Бургас Фаза 2, вкл. ж.п. възел Пловдив и ж.п. възел Бургас** на стойност 320 млн. евро и **„Модернизация на жп линията Елин Пелин – Ихтиман – Септември“** на стойност 740 млн. евро. И двата проекта са продължения на проекти, изпълнявани през програмен период 2007-2013 г. и следват стратегията на Министерството за развитие на

железопътната инфраструктура по направление сръбска граница - София - Бургас. **Г-жа Василева** подчерта, че железопътните проекти могат да се финансират и с инвестиции от Механизма за свързана Европа. По отношение на проектите, които ще се финансират по приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и разширената Трансевропейска транспортна мрежа” **г-жа Василева** поясни, че са идентифицирани 3 проекта, но към момента средства има само за реализирането на АМ „Струма“, Лот 3 (Лот 3.1 Благоевград - Крупник; Лот 3.2 Крупник - Кресна; Лот 3.3 Кресна - Сандански). Трасето на Лот 3 е с обща дължина 62 км и стойност 750 млн. евро. **Г-жа Василева** допълни, че инвестиции в строителството на АМ „Хемус” етап 1 (Ябланица - Път II-35) и тунела под Шипка, ще бъдат обсъждани за финансиране по ОПТТИ само в случай на наличие на средства в бюджета на програмата и след оценка на статуса на Лот 3 на АМ „Струма“. В заключение **г-жа Василева** информира, че през настоящия програмен период със средства от приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт” ще се изгражда третият метродиаметър на метрото в София: Етап I (участък 2) „Ботевградско шосе (бул. „Владимир Вазов“) – Център – кв. „Овча купел“ (ул. „Житница“). Предвидената сума за строителството на този участък възлиза на 434 млн. евро.

Г-жа Василева продължи изказването си с докладване на статуса на ОПТТИ 2014-2020 г. Тя отбеляза, че през този програмен период бенефициентите кандидатстват по електронен път през системата ИСУН 2020. До момента в системата са подадени 5 ФК: един за инвестиционен проект – Лот 3, АМ „Струма“; един за техническа помощ за подготовка на инвестиционен проект - АМ „Черно море“ и три за подобряване на капацитета на бенефициентите. Също така **г-жа Василева** допълни, че в ход е и оценката на част от проектните предложения. Тя отбеляза, че предстоят да бъдат подадени и следните ФК по Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите“:

- „летища TEN-T“ (5,882 млн. евро) – 2 проектни предложения
- „морски пристанища TEN-T“ (7,785 млн. евро) – 2 проектни предложения
- „вътрешни водни пътища“ (7,785 млн. евро) – 2 проектни предложения
- „ИТС“ (46,715 млн. евро) – 11 проектни предложения

След това **Г-жа Василева** информира, че на 24.09.2015 г. с бенефициента НКСИП е подписан първият договор за предоставяне на БФП за изпълнение на проекта „АМ „Струма“ Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“. Общата стойност на финансирането по договора за БФП е в размер на 370 млн. евро. **Г-жа Василева** обърна внимание на присъстващите, че от началото на 2015 г. УО работи усилено по описанието на системите за управление и контрол и процедурния наръчник за управление и изпълнение на ОПТТИ 2014-2020 г. Документите са претърпели няколко редакции, като окончателната им версия е изпратена до ИА ОСЕС за преглед и акредитация в началото на м. октомври 2015 г.

Г-жа Василева продължи презентацията си с информация за стартиралите проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. Тя подчерта, че успешното начало се дължи на усилената работа от страна на бенефициентите и на натрупания опит при подготовката на проекти в хода на програмен период 2007-2013 г. До момента са подписани следните договори:

- за проектиране и строителство и супервизия на Лот 3.3 на АМ „Струма“ (от Кресна до Сандански); подписани на 25.09.2015 г. и на стойност от 127 млн. евро;
- за доставка на метровлакове; подписан на 28.09.2015 г. и на стойност 145 млн. евро;
- за строителство (4 позиции) и за инженер-консултант на Линия 3 на метрото в София: Етап I (участък 2) „Ботевградско шосе (бул. „Владимир Вазов“) – Център – кв. „Овча купел“ (ул. „Житница“), подписани на 28.09.2015 г. и на стойност 210 млн. евро;
- за удължение на Линия 2 на метрото в София от МС „Джеймс Баучер” до МС „Витоша”, на стойност 22 млн. евро (в строителство).

Относно ж. п. проектите **г-жа Василева** докладва, че при тях има известно забавяне предвид по-сложната и всеобхватна подготовка. До края на 2015 г. предстои обявяване на тръжна процедура за избор на изпълнител за рехабилитация на участък „Скуtare (Пловдив) - Оризово“ от проекта „Пловдив – Бургас, Фаза 2“.

В заключение **г-жа Василева** отбелязва, че в ход е и процедурата за строителството на Етап 1 от АМ „Хемус“, Ябланица до път II-35 (Плевен - Ловеч) с обща прогнозна стойност 217 млн. евро. Тръжната процедура е подготвена и обявена независимо, че за проекта на този етап няма осигурени средства за финансиране по ОПТТИ. В момента се обжалва.

След това **г-жа Василева** даде думата за въпроси и коментари въпроси, изказвания и мнения по представената информация от УО.

Г-н Иван Димитров („Коалиция за устойчиво развитие“) попита дали ЕК е съгласна да се изгражда третият метродиаметър без да бъде проведена процедура по ОВОС. Той изтъкна необходимостта гражданските организации да работят в тясно сътрудничество с бенефициентите и УО с цел възникналите проблеми да се обсъждат и да се решават своевременно. **Г-н Димитров** не оспори значението на изпълняваните по програмата проекти, но по негово мнение изграждането им в указания срок не трябва да бъде за сметка на качеството и при занижен контрол. Той информира присъстващите, че има информация, съгласно която при строителството на метрото са оставени много кухни и причинени много пукнатини. По тази причина ще бъде нает геодезист, който да извърши оценка. В заключение **г-н Димитров** попита защо няма да бъде изградена спирката при ДАНС при положение, че тя е отразена в новия устройствен план на гр. София.

В отговор **г-жа Василева** напомни, че предназначението на настоящия Комитет е различно и увери **г-н Димитров**, че на редовното заседание на КН, което ще се проведе в края на м. ноември 2015 г. ще има достатъчно време тези въпроси да бъдат обсъдени максимално детайлно. Тя изрази готовност от страна на УО да окаже всякакво съдействие в случай на необходимост.

Г-н Братоев подкрепи мнението на **г-жа Василева** и предложи на **г-н Иванов** да насрочат среща, на която да бъдат представени всички налични документи.

Г-жа Христилина Бакърджиева (началник на отдел, АПИ) информира, че по отношение на АМ „Марица“, Лот 1 вече има издаден Акт 15 от 15.10.2015 г. и приемателната комисия също е започнала работа по Акт 16, като се очаква до края на м. октомври 2015 г. той да бъде издаден. **Г-жа Бакърджиева** постави въпрос, свързан с презентацията на **г-жа Василева** и по-конкретно в слайда с приоритетните проекти по ОПТТИ не е бил включен проектът за Участък 2 на Западна дъга на Софийски околновръстен път (СОП). Тя запитва защо не е бил изобразен на картата предвид факта, че изменението на ОПТТИ е било прието на заседание на СКУСЕС от 16.10.2015 г., като изрази предположение, че проектът не е включен може би защото все още не е одобрен от ЕК.

Г-жа Василева се съгласи, че пускането в експлоатация на Лот 1 на АМ „Марица“ е въпрос на дни и че тя също разполага с информация, че текат процедури по приемането на обекта от страна на Възложителя и издаването на разрешение за ползване.

По отношение на Западна дъга на СОП, **г-жа Василева** припомни, че проектът е бил предложен съвместно от УО и АПИ за фазиране, като Участък 2 е предложен за финансиране по ОПТТИ. Тя информира, че на участниците в заседанието е предоставена таблица с получени коментари по изменението на ОПТТИ и становището на УО по тях. Един от коментарите засяга именно проекта за Участък 2 и по-конкретно, защо той не е включен в текста на програмата в списъка с приоритетни пътни проекти след АМ „Струма“. Лот 3. **Г-жа Василева** поясни, че все още УО не може да приоритизира този участък, тъй като това е част от проект, финансиран по ОПТ 2007-2013 г. **Г-жа Василева** напомни, че предложението за фазиране е изпратено за одобрение на ЕК, имало е

неформални разговори и принципно съгласие за финансирането на Участък 2 от ОПТТИ, но предстои това предложение да бъде официално потвърдено от ЕК, както и гласувано в рамките на днешното заседание на КН на ОПТТИ. Едва след това УО на ОПТТИ може да го включи в програмата като приоритетен.

Г-жа Василева потвърди, че когато бъде одобрено фазирането, тогава ще бъде отпуснат и бюджет по проекта – с всички рискове и последици от това намаляване на отпуснатите средства за пътни проекти през новия програмен период – 673 млн. евро. Тя напомни, че поради различни причини, проектът не е успял да приключи в рамките на ОПТ и с цел да се отпусне безвъзмездна финансова помощ за неговото завършване, тази част от него е предложена за включване в ОПТТИ. Г-жа Василева изрази мнение, че проектът като цяло е важен и по него вече е постигнато немалко – пуснат е в експлоатация първият участък от трасето, очаква се до края на 2015 г. да бъдат завършени още 3 км. Тези 6 км от Участък 2 се планира да бъдат приключени до края на 2016 г., като АПИ вече е подписала договори за строителство. Г-жа Василева припомни, че до решението за фазиране и финансиране на участъка по ОПТТИ, в крайна сметка се стигнало и поради факта, че не може да се натоварва с такава сума държавният бюджет.

Г-н Румен Михайлов („Българска асоциация интелигентни транспортни системи“ - БАИТС) поиска думата, за да изрази мнението си от гледна точка на интелигентните транспортни системи и по-точно на т.н. смарт мобилност. Той конкретизира, че понятието е свързано с желанието и целта да предоставим на гражданите такава мобилност, че икономиката да се развива по-добре и хората да живеят по-добре. Г-н Михайлов сподели, че представеното разпределение на финансовите ресурси по програмата и по отделните оси на пръв поглед изглежда така: около 4% от бюджета е за интелигентните транспортни системи; около 2% за модалност; 22% за метрото и разпределението за пътища и железопътен транспорт е по-равно. Г-н Михайлов спомена, че преди време намеренията са били да бъде заделен по-голям ресурс за ж.п., но явно това не се е случило. Г-н Михайлов изрази лично мнение, че според него София вече не трябва да се развива ако се гледа от държавна гледна точка. Също така би следвало Столична община основно да финансира строителството на метрото, а европейското финансиране най-малкото да е само частично. Той сподели, че от една страна не пречи да се строи метро и да развиваме столицата, но от гледна точка на правенето на умна модалност и развитие на държавата по начин, по който само обучаваме нашите деца как да стигнат до метрото - това няма смисъл. Той каза, че това следва да се промени като тенденция и че нещата няма да се случат по стария начин.

Г-н Михайлов изрази своето одобрение за това, че програмите позволяват да се правят изменения на плановете, фазиране, прехвърляне на средства. Г-н Михайлов изрази съмнение, до колко разумни се правят и са правени ж.п. проектите и че в даден момент трябва да си дадем сметка, че наистина интелигентните транспортни системи и развитието на технологиите ще доведе до нов вид мобилност. И тази разумна мобилност, България като държава така трябва да я направи, че не да гоним другите с плановете отпреди 15 години, а да видим какво ще стане след 20 - 30 години. Съответно така да са организирани пътните и железопътните проекти, че едновременно да имаме разумна мобилност и възможности да поддържаме тази инфраструктура. Г-н Михайлов изрази критика по отношение на ж.п. проектите, че това което се вижда до сега е че се гонят скорости от 150 км/ч, инвестициите са огромно, но се строи на парче – само отделни участъци и по този начин той не вижда как тази инфраструктура ще бъде завършена в близко бъдеще. Той каза, че според него, всеки бенефициент работи само от своята си гледна точка.

Г-н Михайлов поиска да изрази впечатленията си от докладите на бенефициентите, представени през м. юни 2015 г. Например за водния транспорт по р. Дунав и Черно море, ситуацията изглежда добре, даже бенефициентите докладват, че са изградени центрове над средното за региона. Той отново спомена, че е останал с впечатлението, че в периода 2014 – 2020 г. основен приоритет е следвало да бъдат ж.п. проектите, но сега те са наравно с

пътищата. Той препоръча, че държавата следва добре да прецени какви са нейните цели по отношение на ж.п. транспорта – какво гоним 130, 160 или 350 км/ч – следва да се избере стратегия, която да е най-подходяща за нашата страна. Г-н Михайлов сподели, че трябва да има ясен анализ „разходи-ползи” и returnment investmen за следващите 15-20 год., за да сме сигурни, че има смисъл това, което се прави. Той даде примери с включените в новия програмен период проекти за летищата, но според него е голям недостатък това, че няма никакво развитие на малките и средните летища. По този начин не се отчита съвременните тенденции за разумната (смайт) мобилност. Г-н Михайлов изрази мнение, че това което ще се случи през следващите 15-20 години зависи не само от развитието на технологиите, но и от нас самите и че следва да преследваме цели, които са от интерес за държавата, а не само да преследваме това, което са правили другите страни-членки на ЕС преди 20 год. **Г-н Михайлов** изрази своето одобрение, че по отношение на пътната инфраструктура отново е заложено строенето на магистрали и скоростни пътища, като има идеи и за интелигентни транспортни системи в пътния сектор. Г-н Михайлов сподели, че фактът, че все още не се правят големи инвестиции в технологии от една страна е добре, тъй като те са все още в начален етап от своето развитие и би могло в България да се въведат, когато достигнат едно по-добро ниво. От друга страна, това не означава, че следва само да се изчаква – напротив следва да се инвестира в човешкия капитал и в развитието на специалисти в областта на технологиите, така че в бъдеще, когато бъде взето решение за тяхното въвеждане, да разполагаме с необходимия капацитет. **Г-н Михайлов** каза, че в така представените проекти липсва визия за транспорта на бъдещето – липсват идеи за т.н. електромобилност и мобилност като услуга. Г-н Михайлов изрази мнение, че държавата, която тръгне в тази посока, ще бъде печеливша. Като това не означава да се залагат някакви огромни инвестиции, които след това не могат да бъдат поддържани, а да се инвестира в нещо, което е полезно за нея. **Г-н Михайлов** сподели, че това което идва като електромобилност са не само колите, но и други устройства, които могат да се придвижват от т. А до т. Б. Той изрази мнение, че ако правилно се отчитат данните и разполагаме с информация каква мобилност прави всеки гражданин и бенефициентите споделят помежду си тези данни, нещата биха могли да изглеждат по-различно. Той отново сподели, че проектите в пътния и железопътния сектор не отчитат това какво ще бъде след 20 год., така че в крайна сметка да има ползи за гражданите. Това е голямата роля на интелигентните транспортни системи и г-н Михайлов информира, че по този въпрос са писани много писма от БАИТС до заинтересованите институции. Той каза, че разбира, че е много по-лесно да се контролира усвояването на европейски средства за големите проекти като метрото или магистралите, но в крайна сметка е по-добре да се правят проекти по регионите, за да могат те също да се развиват, а за целта бенефициентите не могат да са само 5 – трябва да има по-различна дистрибуция на проектите и да се включи местната власт.

Г-жа Василева изрази своето съгласие с някои от коментарите на г-н Михайлов. Тя припомни, че г-н Михайлов е бил част от работната група, която е подготвяла текстовете на новата ОПТИ през 2014 г. и че още тогава всички тези въпроси са били обсъждани и дискутирани. Тя каза, че приоритетните проекти през новия програмен период са избрани на базата на поетите ангажименти от България за довършването на различните европейски коридори и направления. Г-жа Василева се съгласи с г-н Михайлов относно това, че все още има пропуски в пътната и железопътната карта на страната, но че се прави всичко възможно това да се преодолее. Тя обърна внимание, че отстрани може би изглежда лесно да се усвояват европейски средства, но в действителност не е така и дори отново съществува риск до края на програмния период да не бъдат усвоени всички средства по ОПТИ.

По отношение на ж.п. сектора, **г-жа Василева** коригира г-н Михайлов, като поясни, че наистина през този програмен период ЕК дава превес на развитието на железопътния

транспорт, като освен средствата по ОПТТИ (които са наравно с бюджета за пътните проекти), има отпуснато финансиране и по Механизма за свързана Европа – около 400 млн. евро, който също идва от Европейския кохезионен фонд. Така, отпуснатият бюджет за ж.п. проекти става приблизително 1 млрд. евро, което е доста над средствата за пътища през новия програмен период. По отношение на скоростните стратегии – г-жа Василева припомни, че отдавна е отпаднала идеята за развитие на ж.п. линии за движение на влакове със скорост 350 км/ч. Тя информира, че на национално ниво има стратегии за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, дори съвсем скоро предстои да бъде одобрена от Министерски съвет и обща стратегия за железопътния транспорт. Г-жа Василева допълни, че има разработена и пътна стратегия, която вече е била одобрена от МС. Тя информира, че всички тези документи ще бъдат използвани за изготвянето на една обща Стратегия за транспорта – има пусната тръжна процедура за избор на консултант, който да я разработи. Изготвянето на такава стратегия всъщност е едно от предварителните условия към Споразумението за партньорство, на базата на което следва да бъдат потвърдени всички приоритетни проекти на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Разработената стратегия следва да съдържа визия за транспорта до 2030 г.

Г-жа Василева обърна внимание на г-н Михайлов, че може би наистина в така предложените проекти не се вижда приложението на тези смарт технологии, но това е поради факта, че те все повече се развиват и в крайна сметка изпреварват нашите действия. Но все пак приоритетна ос 4 на ОПТТИ, за която са отделени 68 млн. евро дава възможност за развитие на проекти именно в тази насока. Тя акцентира, че темата за смарт мобилност и интелигентните транспортни системи, има място дори и в големите инфраструктурни проекти по останалите оси. Тя изрази мнение, че за момента няма смисъл да се разработват отделни стратегии в тази област, тъй като нещата се развиват твърде бързо. Г-жа Василева благодари още веднъж на г-н Михайлов за изразеното мнение и дадените препоръки.

В заключение, тя отново акцентира, че МТИТС има стратегии и визия за развитието на транспорта във всеки един сектор. По отношение на летищата и пристанищата, основната идея е те да бъдат отдавани на концесия. **Г-жа Василева** даде думата на г-н Мартин Георгиев.

Г-н Мартин Георгиев (УО на ОПТТИ) информира, че преди две години Европейската сметна палата е провела одит, в рамките на който е бил изследван ефектът на инвестициите от Европейския фонд за регионално развитие в летищната инфраструктура. Резултатите са показали, че инвестициите са били неефективни, по-конкретно тези за малките летища. Това е причината летищната инфраструктура да е извадена от тази линия на финансиране. Г-н Георгиев конкретизира, че проектите за летищата, които са предвидени за финансиране в рамките на новия програмен период, се отнасят по-скоро към сигурността на авиацията.

Г-жа Василева допълни, че Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията има ясно разписана стратегия за инфраструктурата, която включва и визия за летищата и пристанищата. Тя информира, че вече е започнала подготовката за избор на концесионери за големите летища – София, Пловдив, Горна Оряховица, както и за пристанищата – Русе – Изток и Зимовник, Видин.

Г-н Румен Михайлов („Българска асоциация интелигентни транспортни системи“) поясни, че когато говори за инвестиции в летищата има предвид малките такива, а не тези във Варна или Бургас. Той допълни, че в момента всичките наложени мерки за сигурност по летищата изискват много ресурси. Също така, че бъдещето принадлежи на т.н. смарт мобилност и по-точно на малките, леките и ултра леките самолети и други превозни средства, като в тази категория не се включва боинг 777. Г-н Михайлов поясни, че това са различни неща. Той каза, че не е запознат, какви са били намеренията на ЕК в тази област, но като цяло летищата, които се развиват сега имат много тежка бюрокрация по отношение проверките за сигурност. Г-н Михайлов изясни, че той визира нещо друго,

което рано или късно ще се случи – всички тези стратегии за транспорт към 2030 г. включват идеята за разумна интелигентност и разумна мобилност. Той даде пример, как в повечето от тези документи е посочено хипотетично, че днес през летище Бургас преминават 2 млн. и 500 хил. пътници, а през 2030 г. се предвижда техният брой да достигне 3 млн. – но трябва да си зададем въпроса доколко това е реалистично и необходимо ли е. Г-н Михайлов изрази мнение, че всички тези стратегии, базирани на интерполациите на пътуване са една голяма въпросителна. Той обърна внимание, че ако се направи различен вид изчисление на разумната мобилност, могат да бъдат получени и различни резултати.

Г-жа Василева поясни, че с проекти за интелигентни транспортни системи могат да кандидатстват всички бенефициенти по ОПТТИ. Тя напомни, че това не са случайни организации, а са основните и най-важните, които отговарят за съответния сектор. Всички те познават много добре нуждите на инфраструктурата, за която отговарят, запознати са с новостите и технологиите, както и имат необходимите контакти в тази среда, включително могат да координират, своята работа със заинтересованите НПО. Г-жа Василева изрази увереност, че проектните предложения, които ще бъдат подадени от всички бенефициенти в областта на интелигентните транспортни системи, ще бъдат достатъчно добри, въпреки това, те подлежат на проверка и оценка от страна на УО на ОПТТИ.

Г-н Павлин Цонев (ИАППД) постави въпрос относно липсата на информация в презентацията на г-жа Василева за фазирането на проекта на ИАППД за закупуването на многофункционален плавателен съд.

Г-жа Василева отговори, че след фазирането както на проекта на АПИ за доизграждане на участък 2 от Западна дъга на Софийски околовръстен път, така и на проекта на ИАППД, те остават малки проекти тъй като по смисъла на Регламент № 1303/2013 г., през новия програмен период „голям“ проект е този, който е на стойност над 75 млн. евро. УО е посочил фазирането на големите проекти, чието изменение на апликационните форми подлежи на одобрение от ЕК. Но фазирането на проектите, които са малки се одобрява само на национално ниво от УО на ОПТТИ. Г-жа Василева обърна внимание, че УО вече очаква подготвената от ИАППД АФ за техния проект.

Г-жа Василева премина към последната точка от дневния ред относно представянето на измененията в новата ОПТТИ. Тя напомни, че измененията и на двете оперативни програми са взаимно свързани, тъй като оставащите за финансиране проекти от старата ОПТ са прехвърлени в новата ОПТТИ. Тя информира участниците в заседанието, че на 30.09.2015 г. УО е изпратил за одобрение от ЕК модифицираните АФ на големите проекти, финансирани по ОПТ, които са обект на фазиране или разширение на обхвата. Съответно, след гласуването от членовете на КН на ОПТТИ на предложените изменения на новата оперативна програма и след отразяването на предложените коментари/забележки, нейната модифицирана версия също ще бъде изпратена от УО на ОПТТИ за одобрение от ЕК.

Г-жа Василева представи на първо място фазирането на проекта за АМ „Калотина-София,. Тя напомни, че първоначално проектът е включвал 3 лота: Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път“; Лот 2 – „Северна скоростна тангента“; Лот 3 – „София - Калотина“. Планира се през новия програмен период да се финансира доизграждането на участък 2 от Лот 1, като стойността на проекта ще бъде под 75 млн. евро, но все пак е имало изменение на АФ на голям проект.

Г-жа Василева информира, че изменението на ОПТТИ е свързано и с разширяването на обхвата на няколко проекта, включени за финансиране през новия програмен период, както следва:

- проект „Рехабилитация и модернизация на ж.п. отсечката Пловдив – Бургас, Фаза 2“ – в рамките на този проект ще бъдат включени още дейности за финансиране, оставащи от предходния програмен период. Те са свързани с изграждането на 3-те тягови подстанции и на ж.п. възел Бургас. Г-жа Василева отбеляза, че УО на ОПТТИ

очаква бенефициентът НКЖИ да подаде АФ за трите тягови подстанции до края на м. октомври 2015 г., след което могат да бъдат стартирани и тръжните процедури, в случай че тръжните документи са подготвени.

- *Участък от Линия 3 на метрото в София до ж.к. „Овча купел“* – участъкът, който първоначално е заложен за финансиране по ОПТТИ включваше изграждането на 7,8 км метролинии и 8 метростанции. Сега предложението е обхванат на проекта за метрото да бъде разширен до ж.к. „Овча купел“, като се предвижда изграждането на още 3 км метролинии и 3 метростанции, т.е. в рамките на новия програмен период общо ще бъдат заложен 11 км метролинии, 11 метростанции и ж.п. гара. Г-жа Василева благодари на г-н Братоев за направеното пояснение, че новите цели на метрото ще бъдат изпълнени с първоначално заложения бюджет по проекта от 434 млн. евро.

Г-жа Василева обърна внимание, че разширяването на обхвата на проекта за столичното метро е било наложено поради факта, че по Оперативна програма „Опазване на околната среда“ 2014-2020 г. е съществувал риск да не успее да постигне заложената междинна цел за финансово изпълнение през 2018 г. Тъй като двете оперативни програми (ОПТТИ и ОПОС) се финансират от Европейски кохезионен фонд, на национално ниво е било взето решение, че ОПТТИ има възможност чрез Европейския фонд за регионално развитие да завиши своите финансови цели за 2018 г. с около 33 млн. евро. За да бъде още по-сигурно, че тази цел ще бъде постигната и ще бъде сертифициран бюджет от около 100 млн. евро до 2018 г., е включено това разширение на метрото с приблизително 4 км. Съгласно първоначалния проект метростанциите стигаха до театър „Зад канала“, а сега с включеното удължаване, последната метростанция ще бъде при „Владимир Вазов“. Дофинансирането на проекта за метрото ще се осигури от Столична община. Целите на общината са в рамките на новия програмен период да бъде завършен целият метродиаметър.

Г-жа Василева допълни, че следващото изменение на ОПТТИ също е свързано с метрото и по-конкретно обратното фазиране (по-ранно започване на проекти от 2014-2020 г.) на проекта за разширение на Линия 2 на метрото от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“. Тя припомни, че проектът ще се финансира и по двете оперативни програми, като приблизително сумите по ОПТ и ОПТТИ са еднакви.

По отношение на следващото предложено изменение на ОПТТИ, г-жа Василева поясни, че по препоръка на Националния статистически институт е направена промяна в изходните данни по един от индикаторите за резултат от програмата – „Интермодални транспортни единици, превозени с железопътен и воден транспорт“. В резултат на проведени дискусии между представители на НСИ, УО на ОПТТИ и НКЖИ, индикаторът е бил формулиран така, че в бъдеще да може да бъде количествено измерим.

Г-жа Василева информира, че са отстранени и идентифицираните технически грешки в текста на ОПТТИ. Тя отново обърна внимание на получените коментари от АПИ по изменението на програмата и по-конкретно на тяхното предложение, проектът за участък 2 от Западната дъга на СОП да бъде включен в списъка с приоритетни проекти по ОПТТИ – в хода на разговорите беше изяснено, че към момента това не е необходими тъй като този проект е „малък“.

Г-жа Василева акцентира и върху получени коментари от Агенцията по обществени поръчки (АОП), в допълнение на разпространената сред участниците таблица с коментари. Тяхната забележка се отнася до актуализиране на текстове в ОПТТИ по предварително условие „4. Наличие на уредба за ефективното прилагане на законодателството на Съюза за обществените поръчки в областта на ЕСИФ“ от Споразумението за партньорство на Република България. Г-жа Василева поясни, че темата е от хоризонтален характер и следва да бъде координирана и с ЦКЗ, след което коментарът ще бъде отразен от УО на ОПТТИ.

В заключение **г-жа Василева** информира участниците в заседанието, че така предложеното изменение на ОПТТИ е било одобрено на заседание на СКУСЕС от 16.10.2015 г.

Г-н Даниел Попов (представител на „Информационен и учебен център по екология“) изрази известни резерви относно измененията на ОПТТИ, свързани с пътния сектор. Той напомни, че направената екологична оценка се отнася за цялата оперативна програма, по която към момента по Приоритетна ос 2 е заложен единствено проектът за изграждането на тунела на АМ „Струма“ Лот 3, с който се заобикаля Кресненското дефиле. Г-н Попов сподели, че дори в строителния бранш се носят слухове, че отделените средства по проекта няма да са достатъчни за изграждането на сложното съоръжение. Той припомни, че екологичната оценка оценява този вариант на магистралата, който не навлиза в защитени територии и това е едно от основанията ОПТТИ да бъде одобрена. В самия текст на програмата е записано, че тя е допустима, тогава когато няма нарушения на режимите на защитените територии, както и на Закона за биоразнообразието и Закона за защитените територии. Г-н Попов акцентира, че предложеното от УО изменение на ОПТТИ, с което се отнемат пари от бюджета за АМ „Струма“ Лот 3, в бъдеще може да постави неговото изпълнение пред сериозни затруднения. Той припомни, че именно АМ „Струма“ е „големият“ проект, който е и ангажимента на българското правителство към ЕК. Така че извършването на изменения по него в крайна сметка може да компроментира и цялата програма заради направената вече оценка на въздействието върху околната среда. Г-н Попов изрази мнение, че докато не се изясни окончателният вариант на строителство на АМ „Струма“ Лот 3, не следва да се отнемат средства от заделения бюджет по проекта. Той поиска да разбере какво е становището както на УО на ОПТТИ, така и на ЕК по отношение на това изменение на програмата, както и как се планира да бъде завършен този основен за програмния период пътен проект.

Г-жа Василева отговори, че ресурсът за финансирането на Участък 2 е около 50 млн. евро, която сума е сравнително малка на фона на отпуснатия бюджет за пътни проекти през новия програмен период – 673 млн. евро. Тя поясни, че предложението за включването на проекта в ОПТТИ е съгласувано между УО на ОПТТИ, МРРБ и АПИ. Г-жа Василева допълни, че ако проектът не се финансира по ОПТТИ, то следва, че средствата за него трябва да бъдат отпуснати от държавния бюджет за 2016 г. Предвид факта, че през 2016 г. ще бъдат необходими средства за приключването на немалко проекти не само по ОПТ, но и по другите оперативни програми, г-жа Василева изрази мнение, че не може да си позволим да финансираме и този проект от държавния бюджет. Г-жа Василева информира участниците, че по проекта вече има сключени договори за изпълнение, минали са и процедури по обжалване на проведения търг и като цяло се планира дейностите по него да приключат до края на 2016 г. Поради това не е рационално да се чака решението за строителството за Лот 3 на АМ „Струма“ – по-конкретно кой вариант ще бъде избран – тунелният или новият алтернативен вариант, за който към момента се подготвя ОВОС и тепърва подлежи на преглед, съпоставяне и обсъждане – решението се очаква най-рано към края на 2016 г., но проектът за Западната дъга на СОП не може да чака до тогава.

Г-жа Василева потвърди казаното от г-н Попов, че средствата за този проект ще бъдат взети от резервирания бюджет за Лот 3 на АМ „Струма“, като изрази мнение, че е по-добре финансирането да бъде отделено сега, отколкото на по-късен етап и то в случай, че останат от АМ „Струма“. Г-жа Василева даде думата на г-н Карой Над – представител на ЕК.

Г-н Карой Над (ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК) изрази мнение, че ситуацията с включването на нов пътен проект не е толкова сложна. Той припомни, че приключването на един голям проект като АМ „Струма“ е рисково, като все още не се знае

с точност каква ще е неговата окончателна стойност. Г-н Над обърна внимание, че средствата, отпуснати за АМ „Струма“ следва да бъдат използвани по предназначение и да покрият разходите по проекта. От друга страна това не пречи на финансирането и на други пътни проекти – например на СОП. Той каза, че се създава риск за големия проект за АМ „Струма“, но като цяло сумата за Участък 2 е сравнително малка на фона на бюджета за пътищата. Г-н Над подчерта, че рискът е за България, защото в крайна сметка ако ЕК одобри включването и на СОП, то задължението на България ще бъде да приключи и двата проекта, които са част от ОПТТИ. Той напомни, че ако в бъдеще АМ „Струма“ струва повече от отпуснатите от ЕС средства, то разходите за неговото завършване ще трябва да бъдат покрити от държавния бюджет. Така че рискът е за националните институции. От гледна точка на ЕК – това което получават те е предложение за завършване на даден проект и ако то отговаря на приетата европейска рамка, от ЕК одобряват проекта и отпускат финансирането, но останалата част от дейностите са за България.

Г-жа Василева направи заключение, че като цяло позициите на УО на ОПТТИ и на ЕК се покриват. Тя допълни, че освен, че са подписани договорите за изпълнение на Участък 2, вече са започнали и строителните работи и от АПИ са поставили много кратък срок за приключване на обекта – около 10 месеца. Тя изрази надежда, че приключването на този проект през 2016 г. ще подпомогне своевременното усвояване на средства по ОПТТИ, като съответно това е от полза за постигането на етапната финансова цел за 2018 г. Г-жа Василева припомни, че има нови условия за оперативните програми през 2014-2020 г., които предвиждат отпускането на един резерв от 6% при постигането на заложените етапни цели, т.е. в случай, че ОПТТИ не постигне предвиденото за 2018 г. усвояване на средства по програмата, то тя няма да може да се възползва от този 6% резерв. Г-жа Василева обърна внимание, че УО на ОПТТИ и бенефициентите по програмата имат интерес да бъдат постигнати тези цели, както и да се усвояват и сертифицират разходи. Ето защо е препоръчително да се изпълняват подготвените - зрелите проекти. Тя отново напомни, че за АМ „Струма“ Лот 3 все още има много неизвестни – Лот 3.1 вече е стартирал, но пред Лот 3.2 все още има препятствия, а пред Лот 3.3 неизвестните въпроси са много. Тя каза, че в бъдеще ще бъде преценено как да бъде дофинансиран проектът – със собствени средства от държавата или със заемни средства от други институции (финансови инструменти, инженеринг и т.н.). Г-жа Василева даде думата на г-н Асен Антонов – изпълнителен директор на НК „Стратегически инфраструктурни проекти“.

Г-н Антонов (НКСИП) каза, че проблемът с финансирането на АМ „Струма“ датира още от 2011 г., когато предпроектните проучвания оценяват стойността на строителството на тунела на около 1 млрд. евро без ДДС. В процеса на развитие на проекта, е имало очаквания, че разходите по него ще могат да бъдат намалени до приблизително 750 млн. евро без ДДС. Но изготвеният идеен проект е показал, че това няма как да се постигне. Г-н Антонов повтори, че проблемът с финансирането винаги е стоял, като изрази мнение, че сумата от 50 млн. евро, която е предложена да се задели за СОП, не променя нещата съществено. Г-н Антонов информира, че още от 2013 г. се работи в посока поевтиняване на проекта, като например е имало предложение за изграждане само на една тунелна тръба с двупосочно движение. Това върху, което се работи в момента е алтернативен вариант на трасето, който преминава през Кресненското дефиле – г-н Антонов изрази надежда, че това е вариант проектът да влезе във финансовата рамка на отпуснатото финансиране по ОПТТИ. Г-н Антонов допълни, че по-подробна информация ще бъде представена в рамките на редовното заседание на КН на ОПТТИ.

Г-н Даниел Попов благодари за изразените становища. Той каза, че разбира посочените административни доводи, които водят към това решение и изрази надежда, че този стремеж към бързо, навременно и ефикасно харчене на парите няма да доминира над хоризонталните политики. Г-н Попов изрази несъгласие относно твърдението, че 50 млн. евро е сравнително малка сума и постави въпроса, след като днес държавният бюджет не

може да си позволи тези разходи, то тогава каква е гаранцията, че след 3 години ще може да даде тези средства за приключването на АМ „Струма“.

Г-жа Василева напомни, че в крайна сметка ако сега не се отдели този ресурс за завършването на проекта, то държавата следва да върне всички средства, които са били изплатени по проекта за СОП. Г-жа Василева акцентира, че рисковете са добре преценени и на базата на това е избран този вариант за включването на Участък 2 от СОП в ОПТТИ. Тя допълни, че новият програмен период предлага и други възможности за дофинансиране на проектите, като дори ЕК препоръчва да има допълняемост по линия на Европейските структурни и инвестиционни фондове с публично или друго финансиране. Г-жа Василева изрази мнение, че публичното финансиране не е подходящо за инфраструктурните проекти, но има и други източници на заемни средства.

Г-жа Василева благодари на всички участници в третото заседание на КН на ОПТТИ за проявената активност, за търпението и за взетото участие. Тя отправи персонална благодарност и към членовете, които продължават да бъдат заинтересовани и по новата ОПТТИ, както и на представителите на ЕК – г-н Над, на JASPERS – г-н Александров, на г-жа Людмила Рангелова – изпълнителен директор на ИА ОСЕС, както и на колегите от УО на ОПТТИ.

Г-жа Василева припомни, че следващото редовно заседание на КН на ОПТТИ ще бъде на 25-26.11.2015 г. отново в резиденция „Бояна“, като всички участници ще бъдат допълнително уведомени и съответно ще им бъдат изпратени необходимите материали. Тя информира, че в рамките на 2-та дни, всички бенефициенти ще направят презентация на постигнатото по ОПТ и ОПТТИ. **Г-жа Василева** закри заседанието.

Взети решения:

- 1. Приемане на изменението на Процедурните правила за работа на КН на ОПТТИ.**
- 2. Приемане на протокола от 18-то заседание на КН на ОПТ.**
- 3. Приемане на предложеното изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.**

София, 26.11.2015 г.

**Директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ и
Заместник-ръководител на УО на ОПТТИ:**

/Г. Василева/

Проверен от:

Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация“, д-я КПП

/Н. Дечев/

Изготвен от:

Женя Петкова – старши експерт, дирекция КПП: