



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

IV ЗАСЕДАНИЕ

26 ноември 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-жа Анита Ангелова – началник на отдел, дирекция НТС, МТИТС
3. Г-жа Добринка Кръстева - директор, д-я ПСЕС, Министерски съвет
4. Г-н Николай Сираков - областен управител на област Габрово, представител на СЦР
5. Г-жа Детелина Николова – областен управител на област Добрич, представител на СИР
6. Г-жа Андриана Георгиева – АИКБ
7. Г-жа Миряна Калчева – БТПП
8. Г-н Койчо Русев – Българска транспортна камара
9. Г-жа Екатерина Йорданова - КНСБ
10. Г-н Иван Димитров - *екология* – „Коалиция за устойчиво развитие“
11. Г-н Илия Гътовски – *образование* – „Организация за научно практическо развитие на студентите“
12. Г-н Румен Михайлов – *транспорт* – „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“

Упълномощени заместници

13. Г-н Николай Нецов – държавен експерт, дирекция ИСП, Министерски съвет
14. Г-н Калоян Митев – държавен експерт, дирекция „Добро управление“, МС
15. Г-н Станислав Стефанов – главен експерт, МФ
16. Г-жа Радостина Петрусенко – главен сътрудник по УЕПП, МРРБ
17. Г-жа Гергана Захариева - началник на отдел, МТСП
18. Г-жа Жаклин Методиева – старши експерт, ГД ОПОС, МОСВ
19. Г-жа Емел Халил - старши експерт, дирекция РСР, МЗХ
20. Г-жа Мадлена Топалова – старши експерт, дирекция СФР, ИАРА
21. Г-н Наско Атанасов - директор на дирекция, КЗД
22. Г-жа Йоана Илчевска – старши експерт, НСИ
23. Г-н Пламен Дончев – федерация „Съобщения“, КТ „Подкрепа“

24. Г-н Михо Михов – Селскостопанска академия
25. Г-жа Емилия Палакарчева – *екология* - „Екофорум за устойчиво развитие“
26. Г-н Иван Димитров – *транспорт* – „Българска федерация за пътнически транспорт“
27. Г-н Вълко Станев - БХК

Участници с право на съвещателен глас

28. Г-н Карой Над – ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК
29. Г-н Йерон Ван Ол - ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК
30. Г-н Владислава Пискорц - ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК
31. Г-н Александър Александров – Джаспърс
32. Г-н Денис Якубик – Джаспърс
33. Г-н Стафан Уаки – ГД „Мобилност и транспорт“, ЕК
34. Г-жа Ралука Миту – ГД „Мобилност и транспорт“, ЕК
35. Г-жа Барбара Бернади - ГД „Мобилност и транспорт“, ЕК
36. Г-н Тома Янакиев – Световна банка
37. Г-н Ищван Хайнцингер - ЕИБ
38. Г-жа Мануела Милошева – директор на дирекция НФ, МФ
39. Г-жа Румяна Димитрова – държавен експерт, дирекция НФ, МФ
40. Г-жа Иванка Сукалинска – държавен одитор, ИА ОСЕС, МФ
41. Г-жа Екатерина Алексиева – държавен експерт, МС
42. Г-жа Гергана Симонска – Държавен фонд „Земеделие“
43. Г-жа Кристина Тодорова – БАН

Наблюдатели

44. Г-н Иван Димитров
45. Г-жа Мариета Станкова
46. Г-н Димитър Цветков

Представители на бенефициентите по ОПТТИ

47. Г-н Христо Алексиев – зам. генерален директор, ДП НКЖИ
48. Г-жа Мария Чакърва – директор, ДП НКЖИ
49. Г-н Нисим Примо – ръководител отдел, ДП НКЖИ
50. Г-н Димитър Димитров – ръководител отдел, ДП НКЖИ
51. Г-н Лазар Лазаров – член на УС на АПИ
52. Г-жа Христилина Бакърджиева – началник отдел, АПИ
53. Г-н Иван Досев – началник на отдел, АПИ
54. Г-жа Ивета Колева – главен експерт, АПИ
55. Г-н Петър Иванчев - АПИ
56. Г-н Стоян Братоев – изпълнителен директор, „Метроплитен“ ЕАД
57. Г-н Григор Григоров – ръководител отдел, „Метроплитен“ ЕАД
58. Г-н Цветелин Миланов – експерт, „Метроплитен“ ЕАД
59. Г-н Тодор Тодоров – експерт, „Метроплитен“ ЕАД
60. Г-жа Анна Натова – директор на дирекция „Управление на проекти“, ДППИ
61. Г-н Божидар Янков – директор на дирекция, ИАППД – Русе
62. Г-жа Мария Купенова – старши специалист, ИАППД - Русе
63. Г-н Асен Антонов – изпълнителен директор, НК СИП
64. Г-жа Ваня Златева – директор на дирекция, НК СИП
65. Г-н Николай Недялков – главен експерт, НК СИП
66. Г-жа Диана Страка – екологичен консултант
67. Г-жа Ралица Пеева – началник на отдел, ГВА
68. Г-н Калин Райчев – началник на отдел, ГВА

69. Г-жа Красияна Николаева – главен експерт, ИАМА

Представители от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

70. Г-н Николай Дечев – началник отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
71. Г-жа Десислва Николова – държавен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
72. Г-н Момчил Марков - главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
73. Г-жа Стелиана Караиванова – главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
74. Г-жа Мая Тодорова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
75. Г-жа Желя Петкова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
76. Г-жа Мария Велкова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
77. Г-н Васил Станев – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
78. Г-жа Ангелина Виденова – старши сътрудник, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
79. Г-н Мартин Георгиев – началник отдел „Програмиране”, дирекция КПП
80. Г-н Валентин Игнатов – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
81. Г-н Станислав Гоцов – главен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
82. Г-жа Нели Андреева – главен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
83. Г-жа Майя Стоилова – началник отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
84. Г-жа Силвия Кузманова – държавен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
85. Г-жа Петя Иванова – държавен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
86. Г-жа Марияна Тренева – главен сътрудник, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
87. Г-жа Нина Беленска – началник отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
88. Г-жа Илиана Денева-Павлова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
89. Г-жа Галя Стателова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
90. Г-н Свилен Чобанов – главен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
91. Г-н Пламен Бонев - главен експерт, дирекция КПП
92. Г-жа Десислава Терзийска – младши експерт, дирекция ВОП, МТИТС

Откриване на 4-то заседание на Комитета за наблюдение на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (КН на ОПТТИ)

Г-жа Галина Василева (заместник-ръководител на УО на ОПТ и директор на дирекция „Координация на програми и проекти“, МТИТС) откри втория ден на четвъртото заседание на Комитета за наблюдението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Тя информира участниците, че в рамките

на заседанието, ще бъде направен общ преглед на ОПТТИ 2014-2020 и бенефициентите ще представят презентации относно планираните проекти за новия програмен период.

Статус на изпълнението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

Г-жа Василева започна презентация с графика, отразяваща общия бюджет на програмата, който е разпределен в 5 Приоритетни оси. **Г-жа Василева** поясни, че бюджетът на програмата за пътна и железопътна инфраструктура е разпределен по равно - 673 млн. евро са всяка ос; за Метрото е определен бюджет от 402 млн. евро; за интермодални терминали са определени 24 млн. евро и за иновации в управлението и услугите е определен бюджет от 68 млн. евро.

Г-жа Василева продължи с информация относно статуса на изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, като отбеляза, че кандидастването от бенефициентите на ОПТТИ се извършва електронно през системата ИСУН 2020. Тя отбеляза, че с Решение ОПТТИ №1 от 1.09.2015 г. са открити всички процедури (8 бр.) за директно предоставяне на БФП по всички приоритетни оси. Като заяви, че вече първият договор за предоставяне на БФП е бил подписан на 24.09.2015 г. с НКСИП 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** поясни, че в началото на м. октомври 2015 г. са били изпратени до ИА ОСЕС преработени Описание на системите за управление и контрол на УО на ОПТТИ и Процедурен наръчник, за получаване на акредитация на УО на ОПТТИ 2014-2020. Тя подчерта, че в новия ИСУН 2020 са подадени 11 Формуляри за кандидатстване: 4 за инвестиционен проект – Лот 3, АМ „Струма“, „Разширение на Линия 3 на метрото“, „3-те тягови подстанции от Пловдив- Бургас фаза 2“ и „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав - Фаза 2“; 1 за подготовка на инвестиционен проект - АМ „Черно море“ и 6 за подобряване на капацитета на бенефициентите. По приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите“ също има подготвени за подаване ФК, като са идентифицирани 17 проектни предложения и са подадени 2 предложения от ДППИ и ИАППД.

Г-жа Галина Василева продължи с представянето на стартиралите проекти от ОПТТИ 2014-2020, както следва:

АМ „Струма“ Лот 3

- Лот 3.1, от Благоевград до Крупник (13 км) и Лот 3.3 от Кресна до Сандански (24 км). На 25.09.2015 г. са подписани договорът за проектиране и строителство и договорът за супервизия на Лот 3.3 на АМ „Струма“ (127 млн. евро).

Разширение на метрото в София

- Строителство на Линия 3 на метрото в София: Етап I (участък 2) „Ботевградско шосе (бул. Владимир Вазов) – Център – кв. Овча купел (ул. Житница)“. На 28.09.2015 г. са подписани договорите за проектиране и строителство за четири позиции и договора за инженер (210 млн. евро) и за доставка на метровлакове (145 млн. евро).

- Удължение на Линия 2 на метрото в София от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – 22 млн. евро - в строителство.

Г-жа Василева представи и подготовката и изпълнението на предложените за фазиране проекти:

- На 21.10.2015 г. са сключени договорите за строителство и надзор за Участък 2 на „Западна дъга на Софийски околовръстен път.
- Възстановяване, ремонт и модернизация тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол - обявени са тръжни процедури за избор на изпълнител за рехабилитация на два участъка от проекта „Пловдив – Бургас, Фаза 2“ (85 млн. евро).

Г –жа Василева представи направените изменения в ОПТТИ 2014–2020, като информира, че на 30.09.2015 г. УО е изпратил до ЕК предложение за изменение на програмата. Тя отбелязва, че основните промени в ОПТТИ са свързани с фазирането на проекта за Лот 1 от „Западна дъга на Софийски околовръстен път“ – доизграждане на участък 2; разширяването на обхвата на проекти, включени в списъка с големи проекти по ОПТТИ – „Рехабилитация и модернизация на ж.п. отсечката Пловдив – Бургас, Фаза 2“, както и Участък от Линия 3 на метрото в София до ж.к. Овча купел; 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“; увеличение на етапната цел за 2018 г. на финансовия показател „Сертифицирани разходи“ от Рамката на изпълнение на ОПТТИ по Приоритетна ос 3 с 33 152 249 евро; модификация на годишното финансово разпределение на ОПТТИ от приноса на ЕФРР; промяна на изходните данни за индикатора за резултат „Интермодални транспортни единици, превозени с железопътен и воден транспорт“ (по предложение на НСИ). **Г-жа Василева** информира, че проектът на изменение на ОПТТИ е одобрен с Решение на СКУСЕС от 16.10.2015 г. и от КН на ОПТТИ от 23.10.2015 г., като предстои неговото официално изпращане до ЕК.

Г-н Иван Димитров (представител на екологични НПО) постави следните въпроси по отношение на пътните проекти:

- На какво се дължи увеличението в цените на строителството на магистралите?
- Постави темата относно радиоактивния чакъл, който е положен при строителството в дефилето на пътя София – Враца.
- Беше отправен въпрос относно повторното използване на фрезован асфалт в пътното строителство.

Г-жа Василева обърна внимание, че това не са теми, които са обект на обсъждане в рамките на заседанието, но въпреки това даде думата за отговор на г-н Лазаров – председател на Управителния съвет на АПИ.

Г-н Лазаров отговори обстойно на всички отправени въпроси както следва:

- По отношение цената на обектите в пътното строителство г-н Лазаров акцентира, че всяка магистрала е индивидуален обект, минава през различен ландшафт, което оказва влияние върху броя на съоръженията, сложността на тяхното изпълнение и т.н. Той напомни, че през 2004-2005 г. средната цена на строителството на Лот 0 на АМ „Струма“ е била 17 млн. лв., както и че ниската цена на АМ „Тракия“ се дължало на обстоятелствата към момента на провеждането на поръчката – била е избрана процедура на избор при най-ниска цена, тъй като АПИ като бенефициент по ОПТ вече е била в сериозно забавяне по отношение изпълнението на проектите по програмата. В последствие тръжните процедури по отношение на строителството са били сериозно подобрени с помощта на УО и други институции, като е разработена и методика за избор при икономически най-изгодна оферта. Г-н Лазаров заключи, че едни от последно завършените обекти – АМ „Струма“ и АМ „Марица“ са били изпълнение при почти идентични цени.
- По отношение на въпроса за радиацията на чакъла, положен при строителството на пътя София – Враца, г-н Лазаров информира, че е имало немалко публикации в пресата по темата, подаден е сигнал и в прокуратурата като се очаква нейното решение. Г-н Лазаров увери, че вложените материали не са радиоактивни като лично той си е закупил съответната апаратура, с която е измерил нивото на радиацията на обекта и то не е над допустимите норми.
- Във връзка с въпроса за повторното използване на фрезования материал, г-н Лазаров обърна внимание, че дейностите по ремонт и поддръжка на пътищата не се финансират по ОПТ. Въпреки това, той обясни, че българското законодателство

позволява повторното използване на тези отпадъчни строителни материали, като те се рециклират по съответния ред.

Г-н Лазаров повдигна отново темата относно фазирането на проекта за обхода на гр. Габрово, като акцентира, че този път е от изключително значение за свързването на северна с южна България. Той напомни, че проектът не е бил обект на фазиране поради бюрократични причини, поради които АПИ не е успяла да спази съответните срокове за предлагането на проекта за фазиране. Г-н Лазаров апелира КН на ОПТТИ да преразгледа въпроса и да се даде възможност на АПИ да предложи обхода на гр. Габрово за финансиране в рамките на ОПТТИ, в противен случай съществува риск проектът да не бъде завършен в срок.

Г-жа Василева обърна внимание, че този въпрос е бил обсъден по време на вчерашното заседание, като изрази мнение, че УО на ОПТТИ смята възможностите за фазиране на проекта за изчерпани. Тя напомни, че измененията на старата и новата програма вече са преминали през съответните съгласувателни процедури и предстои тяхното окончателно одобрение от ЕК. И тъй като за УО на ОПТ е важно да получи одобрението на последното изменение на ОПТ в рамките на м. декември 2015 г., така че да бъдат направени съответните изчисления по приключването на ОПТ, тя изрази мнение, че е невъзможно да бъде стартирана процедура по фазиране на обхода на гр. Габрово, тъй като процедурните срокове са твърде дълги. Г-жа Василева сподели, че дори съществува риск проектът да бъде обявен за нефункциониращ, тъй като е възможно той да не бъде завършен до края на 2016 г.

Г-н Йерон Ван Ол (представител на ЕК) обърна внимание, че следва да се преценят добре всички рискове и доколко е реалистично завършването на обекта до края на 2016 г. Той изрази мнение, че не е прекалено късно да бъде предложен за фазиране, като в крайна сметка това зависи от решението на българските власти.

Г-жа Добринка Кръстева (представител на ЦКЗ, МС) подкрепи г-жа Василева, като изрази мнение, че отварянето на една процедура по фазиране на обхода на гр. Габрово ще отнеме твърде много време. Тя напомни, че последното решение на национално ниво, е че въпреки генерираното закъснение, проектът ще бъде завършен със средства от националния бюджет. Тя апелира взетите решения да бъдат изпълнявани, а не само да се извършват промени.

Г-н Карой Над (представител на ЕК) напомни, че Формуляраът за кандидатстване по проекта е бил през лятото на 2015 г. и съответно одобрен от ЕК през есента на 2015 г. Той обърна внимание, че е отделен един сериозен бюджет за този проект и ЕК се надява, че той ще бъде завършен в срок. Г-н Над допълни, че обходът на гр. Габрово е първата част от проекта за тунел под връх Шипка – един обект, за който българското правителство е взело решение да се финансира от държавния бюджет. В тази връзка той изрази мнение, че средствата за завършването на обхода на гр. Габрово са една малка част от сумата за целия проект.

Г-жа Екатерина Йорданова (представител на КНСБ) изрази мнение относно темата за осъпяването на пътното строителство, като каза, че това е една положителна стъпка към постигане на по-добро качество на проектите и по-добро заплащане на ангажираните експерти в пътния сектор. Във връзка с презентацията на г-жа Василева за ОПТТИ, г-жа Йорданова каза, че КНСБ приветства включването на нови бенефициенти по програмата. Тя изрази надежда, че в бъдеще при разработването на стратегически документи по програмата на всички нива ще бъдат включвани и експертите от Национално представените организации на работниците и служителите, тъй като те могат да допринесат много с натрупания опит през последните години. В заключение, г-жа Йорданова апелира да бъде осигурено съответното адекватно заплащане на всички експерти от администрацията и другите организации, чийто труд се използва в хода на изпълнение на проектите по ОПТТИ наравно с този на външните консултанти.

Изпълнение на предварителните условия за сектор „Транспорт“

Г-жа Василева напомни, че за програмен период 2014-2020 г. ЕК отпуска средства по програмите срещу ангажименти за изпълнение на конкретни реформи. В тази връзка са поставени условия към различните програми, които да бъдат изпълнени до края на 2016 г. или най-късно през първото тримесечие на 2017 г. Изискването за сектор „Транспорт“ е да се разработи интегрирана транспортна стратегия, която да представи визията за инвестициите в транспорта до 2030 г.

Г-жа Василева информира, че на 02.04.2015 г. МТИТС е открило процедурата за разработване на Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г. Решението на възложителя за избор на изпълнител на обществената поръчка е било обжалвано пред КЗК, като на 06.11.2015 г. МТИТС е поискало КЗК да отхвърли жалбата като неоснователна и да се пристъпи към предварително изпълнение на заповедта на възложителя. Г-жа Василева допълни, че в следствие жалбата е била оттеглена, излязло е и окончателното становище на КЗК, че същата е отхвърлена, като срокът за обжалване на това решение е изтекъл на 23.11.2015 г. Г-жа Василева каза, че се планира до средата на м. декември 2015 г. да бъде сключен договорът с избрания изпълнител. Тя акцентира, че в рамките на 1 година от него ще се очаква да бъдат изпълнени множество дейности, както и да бъдат анализирани немалък брой документит, стратегии и т.н. Г-жа Василева спомена, че съгласно заложения график се очаква до края на 2016 г. Изпълнителят да предаде разработените Национален транспортен план и окончателен доклад на Интегрирана транспортна стратегия, но извършването на екологичната оценка на документа ще остане за началото на 2017 г., както и одобрението на стратегията от МС.

Г-жа Василева сподели, че с Решение на Министерския съвет от 18.09.2015 г. е приета Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Р. България 2014-2020 г. (тя е била разработена от АПИ съвместно със Световната банка). Със Стратегията се актуализира частично и ОГПТ (Общия генерален план за транспорта) – по отношение на инвентаризация на наличните финансови средства, административен капацитет, стъпки и срокове за изпълнение на транспортните цели на България. Приета е и Средносрочна оперативна програма за нейното изпълнение.

Г-жа Василева информира, че за успешното реализиране на договора с избрания изпълнител, УО на ОПТТИ планира да създаде Управляващ комитет, в рамките на който да вземат участие както представители на УО, така и на всички заинтересовани ведомства, като целта е да бъде подпомогнат консултанта предвид обема на работата и кратките срокове за изпълнение.

Г-жа Василева даде думата на г-н Мартин Георгиев – началник на отдел „Програмирана“ в УО на ОПТТИ, за да представи Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2016 г.

Одобрение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2016 г.

Г-н Мартин Георгиев изказа благодарност към колегите от ДЖАСПЪРС в контекста на изпълнението на предварителните условия, представени от г-жа Василева и помощта, която те са оказали на УО през последните години при анализа на различни транспортни документи и подготовката на тръжните документи. Г-н Георгиев обърна внимание, че документите за търга за избор на консултант, който да изготви Интегрирана транспортна стратегия са били подготвени много добре, което е позволило на МТИТС да управлява този процес по един структуриран начин.

По отношение на Индикативната годишна работна програма на ОПТТИ за 2016 г. (ИГРП), г-н Георгиев информира, че нейното разработване е стартирало през м. август 2015 г. със събирането на актуална информация от бенефициентите по ОПТТИ относно проектните предложения, които планират да подадат в рамките на 2016 г. На 16.09.2015 г. проектът на ИГРП е бил публикуван на интернет страницата на ОПТ, както и на единния

информационен портал eufunds.bg за предварително съгласуване. В указаните срокове са били получени коментари от ГД ГВА, НКЖИ и ИАППД. Г-н Георгиев обърна внимание, че отправените предложения са били обсъдени с бенефициентите и УО, и изготвеният вариант на ИГРП е в съответствие с одобрената ОПТТИ и процедурите за предоставяне на БФП, които са били обявени на 01.09.2015 г. (те обхващат пълния бюджет на програмата по категории на интервенции.) **Г-н Георгиев** напомни, че за пътния сектор, бюджетът е ангажиран основно с изпълнението на Лот 3 на АМ Струма, като спомена, че след решение на МС, УО на ОПТТИ е подписал предварителен договор за предоставяне на БФП по проекта с НКСИП и по-конкретно за изпълнението на Лот 3.1 и Лот 3.3.

Г-н Георгиев информира, че ИГРП е била съгласуван и от СКУСЕС на 04.11.2015 г. и последната стъпка към нейното приемане е одобрението и` от настоящия КН на ОПТТИ.

Г-жа Василева даде думата за въпроси и коментари, след което **ИГРП бе приета** без възражения.

Г-жа Василева допълни, че приетата ИГРП е доста амбициозна, поради което УО на ОПТТИ очаква бенефициентите да подават добре подготвени АФ, които в рамките на 3 месеца да могат да бъдат разгледани и одобрени от УО.

Решение на КН: КН на ОПТТИ приема Индикативната годишна работна програма за ОПТТИ за 2016 г.

Одобрение на плана за оценка на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“

Думата бе дадена на **г-н Николай Дечев** (УО на ОПТТИ), който представи накратко основните елементи на плана за оценка, като обърна внимание, че за програмен период 2014 - 2020 г. е било взето решение всеки УО да изготви план за оценка за съответната програма. Чрез провеждането на оценки се цели да се измери ефективността, ефикасността и въздействието на интервенциите. Планът за оценка е изготвен въз основа на Регламент (ЕС) № 1303/2013, като е съобразен с насоките в Ръководството на ЕК за планове за оценки (от м. февруари 2015 г.) и Ръководството на ЕК за мониторинг и оценка (от м. март 2014 г.). До една година от одобрението на програмата, УО представя за одобрение на КН проект на план за оценка. КН одобрява и измененията на плана за оценка. Той обърна внимание, че КН се запознава и с резултатите от проведените оценки.

При изготвянето на плана за оценка, УО е използвал опита на външен консултант, като неговата разработката е била допълнена с изискванията на ЕК, излезли след приключване работата на консултанта. **Г-н Дечев** отбеляза, че на национално ниво е била сформирана Междудомовенствената работна група за оценка на ЕСИФ. Планът за оценка е бил съгласуван през м. октомври 2015 г. от работната група и са отразени релевантните коментари и препоръки. През м. ноември 2015 г. планът беше изпратен за неформално съгласуван с отдела за оценка на ГД „Регионална и урбанистична политика“ на ЕК.

Г-н Дечев акцентира спецификата на проектите, което е отразено и при определянето на предстоящите оценки:

- големи и комплексни инвестиционни проекти;
- дълга продължителност на подготовка и изпълнение;
- постигане на планирания трафик няколко години след пускане в експлоатация.

Всичко това налага оценката за ОПТТИ да бъде изместена в края на програмния период, когато проектите приключват, за да може да се обхване ефектът от тяхното изпълнение и да се оцени въздействието. Така е и по отношение анализа за трафика, който се генерира - например необходима са 1-2 години след пускането в експлоатация, за да се оцени обективно. Той даде за пример програмен период 2007-2013 г.

В плана за оценка се предвижда изследване на добри практики от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., тъй като част от проектите към момента на докладване все още са в експлоатация. ОПТ 2007-2013 г. е аналогична на ОПТТИ 2014-2020 г. и целта също

така е научените уроци от изпълнението на ОПТ да бъдат пренесени към ОПТТИ. Той даде за пример оценките на ЕК, които оценяват предходен период, за да научат уроците за следващия.

Г-н Дечев продължи с основните оценки, които са заложили в плана за оценка.

- Добри практики и научени уроци от изпълнението и управлението на ОПТ 2007 - 2013. С оценката се цели и подобряване на ОПТТИ.
- Анализ на законодателната рамка свързана с изпълнението на ОПТ и ОПТТИ. Целта е подобряване на нормативната уредба.
- Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на ОПТ 2007 -2013 и оценка на напредъка по ОПТТИ и принос към стратегията на ЕС.
- Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на вече приключили проекти по ОПТТИ 2014 -2020.
- Оценка, с която се оценява приносът на подкрепата от европейските структурни и инвестиционни фондове за постигането на целите по всеки приоритет на ОПТТИ - тази и горната оценка са съобразени със спецификата на проектите и се предвижда да бъдат изпълнени на по-късен етап от изпълнението на програмата и проектите - през 2021 г.

Думата бе дадена за коментари и въпроси.

Г-жа Василева изрази съгласие, че съществува разнообразие от оценки - не само пряко свързани с изпълнението на програмата, а има и такива, целящи да обхванат и хоризонтални теми. Някои от хоризонталните проблеми са били споменати предходния ден (25.11.2015) и са посочени сред проблемите, довели да забавяне изпълнението на проекти през програмен период 2007-2013 г.

Г-н Карой Над (ЕК) представи коментари от звеното за оценка към ЕК, което се е запознало с плана за оценка на ОПТТИ. Предвид натрупания опит, звеното за оценка счита предложеният период за провеждане на оценките от шест месеца за кратък. За тях по-реалистичен е период от една година. Също така, те обръщат внимание, че прогнозният бюджет може да се окаже нисък. В тази връзка предлагат и увеличение на бюджета. Общо за плана те обръщат внимание, че оценките следва да се фокусират върху изпълнението на програмата, а не толкова върху изпълнението на проектите. Има въпроси и за ефекта от програмата. Но като цяло следва фокусът да е не толкова върху построени километри, а как това е повлияло придвижването на хората или ефекта върху даден регион.

За някои от поставените въпроси не е съвсем ясно какво означават. Като например има ли разлика от прилагането на интервенцията. Не става ясно дали ще се обхване постигнатото и ефектите от програмата и проектите.

От друга страна някои от въпросите са доста всеобхватни. Това може да доведе до представяне на прекалено общи заключения за ефекта от програмата. Като например въпросът дали има добавена стойност от прилагането на интервенцията. Въпросът не е специфичен.

В тази връзка предложението на звеното за оценка, е най-вече да се прегледа раздел III „Планирани оценки“ и да се преработят някои части от него. **Г-н Наги** отбеляза, че за улеснение, ще бъдат изпратени писмени коментари. В заключение той препоръча КН на ОПТТИ да одобри плана на по-късен етап, след ревизирането му от страна на УО.

Г-жа Василева благодари за обстоятелствения коментар.

Г-н Николай Дечев благодари за дадените препоръки и обръща внимание, че планът за оценка е базиран на натрупания опит от извършените оценки през програмен период 2007-2013 г. Съответно и бюджетът е оформен съобразно този опит - прогнозната стойност е оформена на тази база, съгласно проведените обществени поръчки и изпълнени договори. Бюджетът е съпоставим и с този на посочения в планове за оценка и на други програми.

Той изрази готовност оценките и бюджетът да бъдат прегледани и при необходимост да бъдат ревизирани.

По отношение времето за извършване на оценките г-н Дечев отбеляза, че през предходния програмен период продължителността е била четири месеца, което е било малко. И в тази връзка през програмен период 2014-2020 г. срокът е увеличен на шест месеца, който е индикативен. При оформянето на техническото задание ще се прецизират конкретните въпроси, времето и при необходимост и бюджетът, в зависимост от обема на работата. В плана за оценка са посочени по-обща въпроси, за да може да има гъвкавост, когато се подготвя техническото задание.

Думата поиска **г-жа Жаклин Методиева (МОСВ)**. **Г-жа Василева** поясни, че от МОСВ са изпратили писмен коментар, който е получен непосредствено преди самото заседание.

Г-жа Методиева изказа извинение за закъснялото изпращане на коментарите на МОСВ. Тя подчерта, че тяхното предложение не е по отношение на изготвения план. Предложението е свързано с изискването за екологична оценка и изготвянето на тригодишни доклади за мониторинг на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата. В тази връзка те препоръчват резултатите от докладите да бъдат съобразени при изготвянето на оценките по програмата. Например екипът, който ще извърши първата оценка - Добри практики и научени уроци от изпълнението и управлението на ОПТ 2007 -2013, да прегледа и констатациите за околната среда от мониторинговите доклади. Същото се отнася и за третата и четвърта оценки - Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г., Оценка на напредъка по ОПТТИ и принос към стратегията на ЕС и Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на вече приключили проекти по ОПТТИ 2014 – 2020 г. В заключение тя добави, че по ОПТ се съблюдават стриктно изискванията по опазване на околната среда.

Г-жа Галина Василева благодари за коментара и поясни, че екологичните изисквания се спазват най-вече от бенефициентите, които са възложители по проектите. Тя поясни, че предложението ще бъде взето под внимание, и при разработване на заданията на оценките, ще бъде включено, когато е необходимо.

Г-н Вълко Станев (БХК) изрази съгласие с казаното от г-н Наги, да се увеличи срокът за извършване на оценките и да се увеличи бюджетът.

След направените изказвания и предвид дадените коментари **г-жа Василева** предложи планът за оценка да бъде ревизиран и след това да бъде представен отново за одобрение на КН.

Г-н Владислав Пискорц (ЕК) изрази съгласие с предложението да бъде ревизиран и след това изпратен за одобрение от КН. Той обърна внимание, че е важно качеството на оценките, особено предвид огромния бюджет по програмата. Добрата оценка и добрите резултатите са от съществено значение за определяне насоките на бъдещата политика. И в тази връзка от ЕК ще изпратят своите коментари в писмен вид. По този начин УО ще може да вземе под внимание коментарите на ЕК и тези на членовете на КН. Това ще допринесе и до подобрене на качеството, особено когато говорим за определяне на рамката за следващите пет години. Това е по-добрият вариант, дори и планът да се гласува извън срока от една година от одобрението на програмата, отколкото да се избърза.

Г-жа Василева изрази съгласие с г-н Пискорц и предложи документът да бъде коригиран и да се представи на КН за неприсъствено вземане на решение. Тя покани участниците, ако имат допълнителни коментари по плана за оценка, да ги изпратят до УО.

Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТИИ на бенефициента Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Думата бе дадена на **г-н Христо Алексиев** (Заместник-генерален директор, НКЖИ). Той информира, че ще засегне и проекти, които НКЖИ (Национална компания „Железопътна инфраструктура“) изпълнява по Механизма за свързана Европа, тъй като тези проекти също

свързани с развитието на железопътната инфраструктура. На първо място до 2020 г. трябва да се завърши направлението сръбска граница – София –Пловдив - Бургас, както и Свиленград – Турска граница , докладва **г-н Христо Алексиев**.

Проектите, които НКЖИ трябва да изпълни до края на 2016 г. са:

- Приключващ през 2016 г. е проекта „Пъровамай – Свиленград“;
- Приключващ 2016 г. е част от проекта „Пловдив – Бургас“;
- Приключващ 2016 г. е проекта „Септември – Пловдив“.

НКЖИ предвижда за реализиране по ОПТТИ два проекта за изграждане на железопътни линии, това са:

- „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци Елин Пелин - Ихтиман и Ихтиман – Септември“;
- „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас, фаза 2“;

По Механизма за Свързване на Европа са одобрени два проекта:

- „Модернизация на жп отсечка София - Елин Пелин“;
- „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по TEN-T мрежата (участък София - Волуяк)“.

Г-н Христо Алексиев добави, че към проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по TEN-T мрежата (участък София - Волуяк)“ е включено и коловозното развитие и системите за сигнализация и телекомуникации на ж.п. Гара София. Предизвикателството при изпълнението на тези проекти е, че НКЖИ трябва да ги изпълни с финансиране от два различни източника, които имат различни изисквания по отношение на кандидатстване и одобрение на проекти. **Г-н Алексиев** продължи, като маркира проблем чието обсъждане предстои. Той е свързан с развитието на железопътната инфраструктура в участъка Видин – София - Кулата. Предвижда се изграждането на TEN-T мрежата до 2030 г., но отчитайки високите инвестиционни разходи за това направление е възможно от финансова гледна точка да не е възможно за изпълнение, предупреди **г-н Алексиев**. Той напомни, че е необходимо да се направи проучване по ж.п. направление Север - Юг, което също трябва да се развива. Подготвя се технически проект за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“.

По отношение на научените уроци за реализация на проектите, **г-н Алексиев** продължи, като информира, че НКЖИ променя своята стратегия по отношение на възлагането на проекти, като ще се възлагат за строителство проекти в пълна проектна готовност. Това се налага поради разминаването в условията за изпълнение на договора на FIDIC и българското законодателство по отношение на възлагане на Обществени поръчки и изпълнението на договори, възложени по този ред. Чрез финансиране по ОПТ, са подготвени до етап технически проекти всички инвестиционни проекти, които ще се изграждат по ОПТТИ, обобщи **г-н Христо Алексиев**.

Г-н Христо Алексиев потвърди, че за проектите: „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци Елин Пелин - Ихтиман и Ихтиман – Септември“; „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“; „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ има подготвени апликационни форми и анализи „разходи и ползи“. След обсъждане с Джаспърс и след изчистване на основните различия в документацията ще се подадат за разглеждане от УО.

Г-н Алексиев даде по-подробна информация за проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци Елин Пелин - Ихтиман и Ихтиман – Септември“, който е разделен индикативно на 2 участъка. След изготвен технически проект, инвестиционната стойност на проекта е 1, 265 млрд. лв. НКЖИ не разполага с тези средства

и проектът може да бъде фазиран. Една част от него може да се изпълнява по ОП, а за друга да се търси финансиране от международни финансови институции. Двата участъка може да бъдат подадени с две отделни апликационни форми и да се финансират по отделно. Важно е да се вземе предвид, че ако проектът от гр. София до гр. Септември не бъде приключен изцяло, съществува риск от поставяне под въпрос ефекта от всички инвестиции, извършени през програмния период, отбеляза **г-н Христо Алексиев**. Участъкът от гр. Елин Пелин до гр. Септември минава през тежък терен с изграждане на коловозно развитие за 4 нови гари, 13 тунела, 43 моста и съоръжения. Проектът стартира още на предпроектни проучвания с финансиране по ИСПА, подготвен е доклад по ОВОС, който след забележки е коригиран, поясни **г-н Алексиев**. Към края на 2015 г. са изготвени техническите проекти и за двете отсечки. Следва одобрението на подробните устройствени планове, извършване на отчуждения, като се предвижда откриване на процедура за строителство през 2016 г. Строителството е предвидено да отнеме 4 години като стартира от 2017 г.

Г-н Алексиев продължи с докладването на дейности, извършени по проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“. Дължината на трасето е 294 км, необходимо е да се изгради контактна мрежа т.е 17 км двойна линия, 93 км единична линия, модернизиране на 17 гари, 20 моста и един тунел. Има два участъка, които ще бъдат променени като трасе, за да се постигне одобрената скорост от ЕС - това са участък Оризово – Михайлово и Ямбол – Зимница, поясни **г-н Алексиев**. Необходимо е да се изгради сигнализацията и телекомуникацията по цялото трасе.

Друг важен проект - „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ трябва да обслужва 3 вида транспорт: железопътен, речен и автомобилен. Проектът е готов, подготвя се апликационна форма, прави се проучване за държавна помощ. Съгласно Стратегията за изпълнение, публичното финансиране трябва да е насочено към изграждане на базисната инфраструктура, а след това терминалът се отдава на концесия на частен оператор. Задачата на НКЖИ е да създаде условия за такова съоръжение в района гр. Русе. Стойността на проекта е 43 млн. лв. Предстои м. март 2016 г. да се обяви процедура за строителство, добави **г-н Алексиев**.

Той информира за други малки проекти, като например рехабилитация на приемните здания в гр. Стара Загора, гр. Ямбол, гр. Нова Загора, гр. Карнобат, процедурите трябва да стартират м. юни 2016 г.

Проектът, който НКЖИ смята да реализира по ос 5 „Техническа помощ“ е техническото проектиране на „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“, но това ще се случва съобразно развитието на направиението от Македонска страна, планираната скорост ще е 120 км/ч, обобщи **г-н Алексиев**.

Проектът, който е одобрен за финансиране по Механизъм за Свързване на Европа е „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ - обявена е обществена поръчка, през м. януари 2016 г. ще се подават оферти, стойността на проекта е 106 457 174 лв.

Другият одобрен проект е „Железопътен участък София – Волуяк“, приключва се техническо проектиране и предстоят съгласувателни процедури, като се очаква процедурата да бъде обявена в средата на 2016 г., с това завърши **г-н Христо Алексиев**.

Представяне на информация за изпълнението на проекта за разширяване на метрото

Думата бе дадена на **инж. Стоян Братоев** (изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД), който представи на членовете на Комитета за наблюдение напредъка по проектите, изпълнявани от страна на „Метрополитен“ ЕАД.

Г-н Братоев показва схема на метрото, на която са отбелязани всички етапи, финансирани и изпълнени по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г., както и проектите, които предстои да бъдат финансирани по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

Г-н Братоев отбелязва, че по програмата за стария програмен период са приключили Етап 1, Етап 2 (през 2012 г.) и Етап 3 от проект за разширение на метрото с обща дължина за трите етапа 21 км. Етап 3 е с дължина 7,7 км със 7 метростанции и е приключил през 2015 г. Г-н Братоев информира, че в момента се разглежда окончателният доклад на Етап 3 от страна на Управляващия орган на ОПТ.

Бяха представени снимки на МС „Летище София“, МС „Дружба“, МС „Искърско шосе“ и МС „Софийска Света гора“. Г-н Братоев показва и снимков материал от лот 2 на етап 3 - МС „Ал. Малинов“, МС „А.Т. Балан“ и МС „Бизнес парк“.

Г-н Братоев представи схема на метрото, на която са отбелязани всички етапи, предвидени за финансиране по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.



Г-н Братоев информира участниците в Комитета, че общата дължина на етапите е 13,3 км с 13 метростанции. Общата стойност на трите етапа е 401 млн. евро, от които 104 млн. евро ще бъдат съфинансирани от Столична община.

Бяха представени снимки на архитектурен проект на МС Витоша от изпълняваното разширение на Линия 2. В този участък са изградени тунелите, изпълнението е над 55%. Изграждането се извършва по нов австрийски способ.

Г-н Братоев представи информацията относно извършени процедури и готовност за започване на Линия 3, както следва:

- ❖ Избор на трасе и обществени обсъждания - 2011-2014 г.;
- ❖ Решение за ОВОС - 2014-2015 г.;
- ❖ Идеен проект - 2011 - 2014 г.;
- ❖ Регулационен план – 2014 - 2015 г.

Разделяне на етапи:

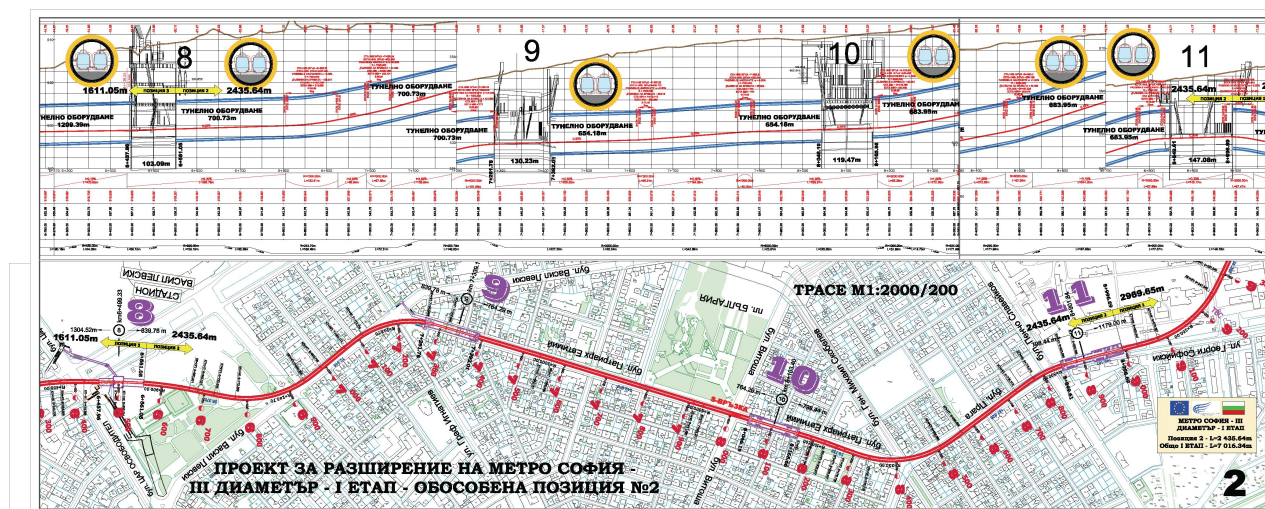
- ❖ Етап 1 – „Бул. Вл. Вазов - Орлов мост - НДК- кв. Красно село“ - 8 км с 8 метростанции. Отчуждаване – само в района на Красно село - МС 14 /2015-2016 г./. Тържни процедури - 2014-2015 г., приключили са за 7 км с 7 МС /участък: Театър зад канала - ЦГЧ – кв. Красно село/; Доставка на влакове и системи за управление - начало 02.2016 г., завършва – 02.2019 г. Планирано начало МС 5 /

бул. Вл. Вазов/ - МС 6 / Театър зад канала/ -м. юли 2016 г. Планирано начало депо – м. септември 2016 г. Планирано завършване на Етап 1 - м. август 2019 г. Строителството ще се извършва по щитов метод.

❖ **Етап 2 - кв. Красно село - ж.к. Овча Купел - ж.п. линия “София-Перник”**

Отчуждаване – 2016 г.; Тръжни процедури - първо полугодие 2016 г.; Планирано начало - второ полугодие 2016 г.; Планирано завършване – м. август 2019 г.

Инж. Братоев представи схема на план, надлъжен профил и сечение на тунелите в централната градска част от трасето на Линия 3.



За Линия 3 ще бъде използвана технологична схема за изграждане на тунели на метрото в София с диаметър 9,40 м с механизирана тунелопробивна машина с хидравлична забойна камера.

Г-н Братоев показва на схема МС на Орлов мост и подчерта, че тя се очертава да е най-трудната за изпълнение станция. Тя ще бъде изградена със сводова конструкция по модифициран нов австрийски тунелен метод /МС Сердика II/ - с разработване и укрепване на сечението на части. Той отбелязва, че най-използван ще бъде т. нар. „Милански“ способ за изграждане на станциите.

Бяха представени схеми на възлови бъдещи станции като МС „НДК“. **Г-н Братоев** обясни, че тя е разположена западно от кръстовището на бул. „Витоша“ и бул. „П. Евтимий“ и от едната страна са входовете на самото кръстовище, които в момента са действащи и те ще бъдат и входове на новата метростанция. Връзката между двете станции ще бъде подземна и е избрано възможно най-краткото трасе за връзка.

Г-н Братоев информира относно разполагането на метростанцията на кръстовището на бул. „България“ и бул. „Гешов“. В този район ще бъде изградено кръгово кръстовище на две нива. Ще бъдат съвместени изгражданията на метростанцията и на кръговото кръстовище с цел облекчаване на трафика.

Беше представена схема на МС „Красно село“ под кръстовището на бул. „Цар Борис III“ и ул. „Житница“ - разполагане на МС „Красно село“ под кръстовището с подземно автомобилно пресичане на ул. „Житница“ над станцията

Г-н Братоев информира относно процедурата за подвижен състав за Линия 3. Предвижда се доставка на 20 метровлака като е избран модел Инспиро с алуминиево купе с производител фирма Сименс. Ще бъдат поставени прозрачни предпазни автоматично отворяеми врати по пероните на метростанциите от Линия 3 с височина 1,5 м. Влаковете са трето поколение автоматика, което позволява влакът да се движи без машинист.

Г-н Братоев представи график за изграждане на Етап I и Етап 2 на проекта за Линия 3 на Софийското метро. Най-дълъг и продължителен период ще бъде необходим за изграждането на централния участък от Етап 1 „МС 6 Парк Заимов – Център – МС 14 ул. Житница” с дължина 7 км и 7 МС. Строителство - 42 месеца.

Следващият участък от Етап 1 от „МС 5 бул. В.Вазов - МС 6 Парк Заимов” с дължина 650 м и 1 метростанция ще бъде завършен за 28 месеца. Строителството ще започне през третото тримесечие на 2016 г.

Относно доставка на подвижен състав с транспортна автоматика и управление на движението (СВТС система), г-н Братоев информира, че ще бъдат необходими 36 месеца.

Изграждането на депо ще продължи 24 месеца.

Строителството на Етап 2 - участък „МС 14 ул. Житница – МС 18 Околовръстно шосе” - с дължина 4.3 км и 4 метростанции ще стартира през есента на 2016 г. Очаква се да завърши в срок до 30 месеца.

Г-н Братоев информира за обществените в т.ч. интермодални ползи от завършването на Етап I, Етап II и Етап III от проекта за разширение на метрото и от бъдещата Линия 3, както следва:

Обществени ползи	2012 г. /с Етап 1 и 2/	2015 г. /с Етап 3/	2020 г. /след МС 12 и Етап 1 и 2 на Линия 3)
Дължина на линиите/ брой метростанции	31 км/27 МС	39 км/34 МС	52 км/47 МС
Брой превозвани пътници (хил. пътници на ден)	260	330	500
Висока превозна способност	50 хил. пътника/час		
Висока скорост на пътуване	до 80 км/ч		
Време на пътуване до центъра на града	10-18 мин.		
Дял в системата на гр. транспорт	24%	30%	над 45%
Намаление на трафика	18%	25%	35%
Намаление на ПТП	12%	18%	25%
Връзки с нац. ж.п. мрежа	1 бр.	2 бр.	3 бр.
Връзки на трамвайни линии	9 бр.	10 бр.	14 бр.
Намаление на вредните газове (хил.тона.г)	59 х.т.г.	79,5 х.т.г.	95 х.т.г.
Спестено време на гражданите на София (хиляди човекочаса дневно)	70	95	130

Г-жа Василева благодари на г-н Братоев за изчерпателното и интересно представяне на дейностите на „Метрополитен“ ЕАД и даде думата за въпроси и коментари.

Г-жа Екатерина Йорданова (КНСБ) отправи препоръка да се прибързва с процеса на автоматизация на метровлаковете, който закрива работни места и намалява присъствието на специалисти в процеса. Г-жа Йорданова изрази притеснение относно управлението на влакове без наличието на водач.

Г-жа Василева благодари на г-жа Йорданова и поясни, че автоматизацията засилва сигурността при превоза на пътници.

Г-н Братоев допълни, че автоматичното управление без машинист е опция. Влаковете ще потеглят с машинист, който ще има по-малко функции, така ще бъде намален субективният фактор и ще се повиши сигурността. Той допълни, че практиката и в други страни е показала, че автоматиката в метровлаковете е намалила броя на инцидентите.

Г-жа Йорданова заяви, че не трябва да се предоверяват само на автоматиката и да не се пренебрегва присъствието на човека.

Представяне на информация за изпълнението на Лот 3 на АМ „Струма“

Думата бе дадена на **г-н Асен Анто** (изпълнителен директор на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ – НКСИП) за да представи напредъка по подготовката и изпълнението на Лот 3 на АМ „Струм“ – това е основният проект, който ще се изпълнява в рамките на приоритетна ос 2 на ОПТТИ.

Г-н Анто напомни, че Лотове 1, 2 и 4, както и подготовката на Лот 3, са били финансирани през програмен период 2007-2013 по ОПТ. Той информира, че още 2011 г. е било взето решението Лот 3, чиято дължина е общо 64 км да бъде разделен на следните строителни договори:

- Лот 3.1, Благоевград до Крупник (17 км)
- тунел с дължина 2 км при с. Железница (териториално е част от Лот 3.1, но поради неговата специфика е взето решение да се отдели в отделен договор)
- Лот 3.2, Крупник до Кресна (21 км)
- Лот 3.3, Кресна до Сандански (23 км)

Изпълнение на Лот 3.1 „Благоевград - Крупник“:

- Процедурата за възлагане на строителство е била обявена през есента на 2014 г. (двустепенна процедура с преквалификация – предимствата са сигурност и простота при оценката, но самата процедура отнема повече време).
- На 16 ноември 2015 г. е издадено решението за избор на изпълнител, като срокът за неговото обжалване е до 26.11.2015 г. Ако няма обжалване би следвало до края на 2015 г. да се сключи договорът с избрания изпълнител.
- Процедурата за възлагане на супервизията е стартирала през м. март 2015 г., като решението за избор на изпълнител е издадено на 23 ноември 2015 г. – неговият срок за обжалване също изтича в началото на м. декември 2015 г. и се очаква договорът с избрания изпълнител да бъде сключен до края на 2015 г.

Г-н Анто представи накратко някои от параметрите по договора за строителството на Лот 3.1, както следва:

- Приетата договорна сума е 139 021 499,92 (лв. без ДДС) при максимална договорна цена от 154 999 999,92 (лв. без ДДС). Разликата между двете се нарича сума за резерв, която е предвидена в рамките на договора.
- Времето за завършване на работите е 3,5 години (включително и проектирането – максимално то би следвало да отнеме 1 година, но се очаква проектът да се предава поетапно и ако изпълнителят надвиши този срок от 1 г. ще дължи съответните неустойки). Някои участъци минават върху съществуващия първокласен път, поради което се очаква проектът да е труден от гледна точка на

организация на строителните работи. Проектът не е в равнинна част, което оказва влияние и върху неговата цена – г-н Антонов поясни, че цената на строителство на кв. метър съоръжение е с около 10 пъти по-висока от цената за строителство само на пътната конструкция.

- Срокът за съобщаване на дефекти е 1,5 години – това е периодът, през който възложителят задържа част от възнаграждението към изпълнителя и съответно последният е длъжен да острани всички констатирани дефекти. Има и гаранционни срокове, които са съгласно българското законодателство.

Изпълнение на Лот 3.3 „Кресна до Сандански“:

- Процедура за възлагане на строителство е обявена през есента на 2014 г., като през декември 2014 г. е приключен етапът на преквалификация. Тук не е имало забавяне поради обжалване и на 25 септември 2015 г. е подписан договорът с избрания изпълнител.
- Начална дата на изпълнение е 06 ноември 2015 г., като крайната дата на НКСИП за даване на достъп до площадката на изпълнителя е 04 април 2016 г. Планира се успоредно с проектирането, което е първият етап от договора, НКСИП да извършва отчуждителни дейности, които са доста напреднали.
- Времето за завършване на работите е 3,5 години (включително проектиране), като по договор датата на приключване е м. май 2019 г.
- Срокът за съобщаване на дефектите е 1,5 години.
- Към края на 2015 г. изпълнителят планира да предаде техническия проект и възнамерява да стартира строителство през пролетта на 2016 г. Закупен е терен за строителна база, както и за асфалтова база, така че когато започне строителният сезон през 2016 г., строителят има готовност да стартира.
- Процедура за възлагане на супервизия е започнала през м. март 2015 г., като договорът е подписан на 25 септември 2015 г.

Тунел „Железница“ – напредък

- Подготовката на проекта винаги е била малко по-назад от Лот 3.1 и Лот 3.3, тъй като преокирането на тунелното съоръжение е доста по-сложен процес.
- Процедурите за възлагане на строителство и супервизия се планира да бъдат обявени до края на 2015 г. с цел подписване на договорите през първата половина на 2016 г.
- Особеност при този договор е, че той е бил избран по съвместна инициатива на Главна дирекция „Регионална политика“ към НКСИП и организацията „Прозрачност без граници“ – за него НКСИП подготвя пакт за прозрачност, като се планира да бъде реализирано обществено наблюдение на тръжната процедура и управлението на строителния договор. „Прозрачност без граници“ има и други подобни инициативи.

Изпълнение на Лот 3.2 „Крупник до Кресна“

- Най-сложният участък – първоначалната идея за реализацията му е била чрез изграждане на 15 км тунел успоредно на Кресненското дефиле. Но в крайна сметка в хода на проектирането през 2014 г. са били констатирани редица проблеми с това решение, в резултат на което НКСИП са възложили извършването на предпроектно проучване за изработване на нова алтернатива.
- В ход е проектиране на алтернативния участък, като срокът за предаване на проекта е 26 ноември 2015 г. В рамките на договора са извършени геоложки проучвания, геодезия и т.н. След прегледа на проекта, НКСИП ще има пълна проектна готовност и за реализацията на този вариант ако той бъде определен за приемлив в рамките на процедурата по ОВОС.

- В ход е процедура по ОВОС, която трябва да бъде завършена в началото на 2016 г. Извършват се консултации за обхват и съдържание на доклада по ОВОС със срок за получаване на коментари до 3 декември 2015 г. След което в рамките на няколко месеца се очаква да бъде изработен и самият доклад по ОВОС.
- **Г-н Анто** представи философията на новия вариант като обясни, че от едната страна се вижда съществуващият път, като проектното решение се опитва да запази доколкото е възможно трасето му. Около 80% от дължината на новото трасе – едното платно върви изцяло по съществуващия път в дефилето, а другото платно ще се изгражда на ново. През 2015 г. проектантите и екипът по ОВОС са работили съвместно, като са успяли в значителна част да намалят очакваните въздействия върху околната среда. В резултат на съвместната работа на двата екипа, по предварителна оценка площите на засегнатите обитания са намаление с около 30-40%.
- След влизане в сила на решение по ОВОС, в началото на 2016 г. ще могат да бъдат стартирани и процедурите за възлагане на строителство и супервизия.

В заключение **г-н Анто** представи накратко резултатите от проектиране на НКСИП по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТ.

- Освен АФ за Лот 3 на АМ Струма, които от НКСИП вече започват да подават в УО на ОПТТИ, през 2013 г. в рамките на Меморандума с ЕИБ, е била подготвена тръжната документация за строителството на Лот 3; специалните договорни условия, обучения и др. Като договорът за предоставяне на консултантски услуги с ЕИБ е удължен до м. октомври 2015 г.
- В процес на подготовка са задание и формуляр за кандидатстване за финансиране за следваща фаза на техническата помощ, която ще бъде фокусирана върху качествено управление на строителните договори. Всички договори по Лот 3 на АМ „Струма“ са на разработени на база общите договорни условия по ФИДИК.

Г-жа Василева даде думата за въпроси и коментари.

Г-н Румен Михайлов отправи няколко въпроса към г-н Анто:

- при алтернативния вариант на Лот 3.2 предвижда ли да се има тунелна част, колко км ще бъде и каква е очакваната стойност съпоставена с първоначално планирания 15 км тунел;
- въпрос относно оплакване от Коалиция на Зелените НПО във връзка с цялата процедура по проекта, която тече от 2014 г.
- след като вече е възложен ОВОС за алтернативния вариант на Лот 3.2, това означава ли, че ЕК е одобрила този вариант на трасето.

Г-н Анто отговори, че изчисленията които са направени за цената на алтернативния вариант показват, че цената на строителството ще бъде значително по-ниска от цената за дългия тунел. Г-н Анто информира, че когато бъдат завършени всички анализи, те ще бъдат направени публично достояние. Той допълни, че напредъкът по проекта се докладва изключително подробно в рамките на сформирания т.н. Комитет за наблюдение на АМ „Струма“ Лот 3. Г-н Анто сподели, че отново основен въпрос по отношение на новия вариант на трасето остава опазването на околната среда, като независимо от цените, вариантът който ще бъде избран трябва да бъде допустим и да няма прекалено големи въздействия. Това ще бъде преценено като част от процедурата по ОВОС – няма предварително гарантирано и взето решение (по отношение на въпроса за договарянето с ЕК на този вариант). На политическо ниво е станало ясно, че вариантът с дългия тунел вече не е на дневен ред.

Г-н Анто информира, че по отношение на т.н. оплакване от Коалицията на Зелени НПО, действително има подадена жалба до Комитета на Бернската конвенция за

опазване на дивата природа – оплакването касае основно неспазване на процедури на екологичното законодателство. НКСИП оборва това твърдение, като е изготвено и становище от МОСВ, което ще бъде представено в началото на м. декември 2015 г. на заседанието на Комитета на Бернската конвенция.

Г-жа Василева допълни, че изпълнението на проекта се докладва и наблюдава пред ЕК – не само от ГД „Регионална политика“, но и от други дирекции – ГД „Околна среда“.

Г-н Румен Михайлов изрази становището си относно направените презентации и изказвания в рамките на днешното заседание, като подкрепи съвета, даден от г-жа Екатерина Йорданова относно по-високото заплащане на държавните служители, които следва да бъдат правилно мотивирани, така че да приемат своята работа като мисия.

На второ място, във връзка с предложения индикативен бюджет за извършване на оценки по ОПТТИ 2014 – 2020 г. – около 770 000 лв. - той изрази мнение, че коментарите по този план за оценки не следва да са насочени към времетраенето и цената, а по-скоро към постигнатите резултати от тези оценки – т.е. следва да има стремеж към качествен анализ и изпълнение от отговорните институции на произтичащите от него препоръки. Тези анализи следва да дават насоки за развитие на транспорта и вече конкретните институции да имат възможност за творчески решения, които включват както държавната администрация, така и частните фирми и другите заинтересовани страни.

Г-н Михайлов сподели мнението си и по отношение ефективността на КН на ОПТТИ, като каза, че след като ЕС насърчава провеждането на такива заседания, следва УО на ОПТТИ да се възползва максимално от капацитета на неговите участници – различните институции и НПО, с цел взимането на разумни решения.

По отношение дискутираната тема за нивото на радиация в асфалтовите смеси, **г-н Михайлов** изрази мнение, че това само показва какви сигнали постъпват в Прокуратата и с какви теми се занимава тази институция, което не говори добре за нашата страна.

Г-н Михайлов обобщи позитивите, които произтичат от изпълнението на проекта за метрото – това, че проектът се развива изключително добре, както и че местните строителни фирми са натрупали значителен опит в подобен вид строителство. По отношение на ж.п. линиите обаче, г-н Михайлов сподели, че по негово разбиране това, което ще се релизира в сектора за повече от 6 години е рахабилитацията и строителството на 2 ж.п. коридора със скорост 160 км/ч, но проблемът е в това какво се случва с останалата част от ж.п. мрежата. В тази връзка г-н Михайлов посъветва да се окаже съдействие на ж.п. сектора от останалите бенефициенти, които вече са натрупали опит, така че да направят този преход към разумната мобилност. Г-н Михайлов попита дали е възможно да бъде направен план за поетапната рехабилитация и на останалите части от ж.п. мрежата, дори и за по-ниски скорости. Той обърна внимание, че основната база следва да бъде обединение на всички видове транспорт и преразпределение на приходите между тях, така че да се постигат резултати. В тази връзка г-н Михайлов поздрави г-н Антонов относно възможността за голямото намаляване в цената на алтернативния маршрут през Кресненското дефиле – той апелира към разумно разходване на средствата във всички видове транспорт. Той заключи, че именно това следва да е основната задача на настоящия комитет за наблюдение – как да се разходват разумно тези финансови средства в транспортния сектор.

Г-жа Василева благодари на г-н Михайлов като обърна внимание, че проектите които са подготвени за финансиране в рамките на ОПТТИ са направени съгласно ресурса, с който разполагаме по програмата. Тя акцентира, че НКЖИ имат цялостна стратегия за развитие на ж.п. мрежата, но в рамките на ОПТТИ попадат само 2 проекта. Отделно ще има ж.п. проекти, финансирани по Механизма за Свързана Европа. Г-жа Василева изрази мнение, че в контекста на това не следва да се смята, че няма визия за развитието на ж.п. инфраструктурата.

Г-н Пискорц (ЕК) се включи в дискусията, като напомни, че проектът за АМ „Струма“ е част от Транс-европейската мрежа, чието изпълнение е стартирало в рамките на ОПТ. ЕК наблюдава как се изпълнява проектът, отчитат се стъпките, които са направени, като ЕК окуражава включването на различни наблюдаващи групи по проекта. Най-важно е да се постигне увереност в това, че проектът ще бъде завършен в съответствие с европейските и национални изисквания и закони. Г-н Пискорц изрази мнение, че ЕК е доволна от изпълнените дейности по проекта.

Г-н Карой Над (ЕК) каза, че по отношение на спомената процедура на взаимодействие с ЕК и по-конкретно, това че няма предварително одобрение от ЕК за новите планове, свързани с АМ „Струма“ – г-н Над информира, че в официалните документи няма подобно предварително съгласуване. България като страна-членка на ЕС подава своите документи по конкретния проект, които се разглеждат и оценяват от ЕК. Само когато документацията е официално представена, тогава ЕК се произнася по нея. Г-н Над подчерта, че като цяло ЕК наблюдава какво се случва по проекта за АМ „Струма“.

Г-жа Василева допълни, че АФ по проекта първо се одобрява от УО на ОПТТИ, но в крайна сметка кои проекти ще се изпълняват и по какъв начин зависи от решението на българската страна след извършването на всички необходими съгласувателни процедури.

Представяне на информация за изпълнението на дейностите по публичност на ОПТ и ОПТТИ

Г-жа Десислава Николова – държавен експерт в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“ в УО на ОПТТИ, представи накратко изпълнените дейности по информация и публичност за ОПТ и ОПТТИ. Първо представи изпълнение на дейностите по ОПТ, като започна с информационните кампании в интернет сайтовете и он лайн медиите. В периода м. март – м. юни 2015 г. е проведена заключителна информационна кампания в интернет издания, като част от изпълнението на Комуникационен план на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Медийният план е обхванал общо 35 интернет страници, от които: 30 информационни сайта, 3 информационни агенции и 2 сайта за доставка на услуга електронна поща, в които са били публикувани атрактивни рекламни банери, текстови информации материали и е осъществено брендиране на интернет страници.

Г-жа Николова поясни, че през м. септември – м. октомври 2015 г. е проведена заключителна информационна кампания и в електронните медии – национални телевизии и радиа, като заключителната медийна кампания обхваща следните телевизии и радиа: „Българска национална телевизия“, Телевизия „bTV“, „Нова телевизия“, Телевизия „България он ер“, Българско национално радио, „Дарик“ радио.

Основна задача на заключителната медийна кампания е била да се акцентира върху популяризирането на завършените проекти и вече приключващи проекти по ОПТ. Фокусът този път е бил поставен върху постиженията и резултатите на ОПТ, като се подчертае ролята, която ЕС оказва при финансирането на проектите по програмата.

Бе представен и статистика на брой излъчени рубрики и клипове, като през отчетния период са подготвени и излъчени следните радио и телевизионни рубрики и радио и телевизионни клипове:

- „Българска национална телевизия“ – излъчени са 67 броя (30-сек. и 60-сек.) видео-клипа.
- Телевизия „bTV“ – излъчени са 2 броя тематични, 2-минутни, телевизионни рубрики и 59 броя (30-сек.) видео-клипа и 45 броя (60-сек.) видео-клипа.
- „Нова телевизия“ – излъчени са 1 брой тематичен, 2-минутен телевизионен репортаж и 49 броя (30-сек.) видео-клипа и 41 броя (60-сек.) видео-клипа.

- Телевизия „България он ер“ –излъчени са 2 броя тематични, 10-минутни, телевизионни репортажа, 3 броя специални, 15-минутни рубрики “Via EU”, 95 броя (60-сек.) видео-клипа.
- Публикувана е като бонус статия за ОП „Транспорт” 2007-2013 г. в бордовото списание на националния авио-превозвач „България ер” – “Inflight Magazine”.

Българско национално радио: програма „Хоризонт“ и програма „Христо Ботев“:

5 броя тематични 5-минутни, радио-рубрики,
354 броя (30-сек.) радио-клипа,
235 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Варна”,
236 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Бургас”,
236 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Шумен”,
247 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Стара Загора”,
254 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Пловдив”,
214 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Благоевград”,
238 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Видин”;

Радио „Дарик“

1 брой тематична, 20-минутна радио-рубрика,
1 брой, 5-минутен радио-репортаж,
574 броя (30-сек.) радио-клипа.

Г-жа Николова уточни, че информационните кампании в електронни медии като youtube се поддържат ежедневно. Радио и телевизионните клипове се публикуват от създаването на този сайт, като към края на 2015 г. са регистрирани 11 400 гледания и 30 абоната. През отчетения период е създаден и друг информационен канал „Instagram“ и „Google+“, които се развиват много бързо. В социалната платформа за споделяне на снимки Instagram и Google + е създаден профил на Оперативната програма, на който периодично се публикуват актуални снимки от развитието на обектите на програмата.

Също така се поддържа и актуализира страницата на ОПТ, като е създадена и подсекция за ОПТТИ. Това е един основен комуникационен канал, покриващ всички целеви групи на КП на ОПТ и предоставящ актуална информация за проектите и програмата. За отчетния период на сайта на програмата са отчетени: над 18 600 импресии средно-месечно (импресията е количествен показател, който дава информация за това, колко пъти е показана и заредена страницата); над 6 000 са уникалните посетители средно-месечно, което е с 1 600 посетители повече в сравнение с предишния отчетен период (уникални посещения е мерна единица за посещаемостта на даден сайт; уникалните посетители са броят различни хора, които посещават един интернет сайт за определен период от време.)

Г-жа Николова изброи последните публични събития, които са изпълнени по Комуникационния план, а именно: фотоизложба през м. август в гр. Бургас и гр. Варна; на 08.08.2015 г. и 17.08.2015 г. - откриване на бреговия център за управление на трафика в гр. Бургас и гр. Варна; 24.09.2015 г. в гр. София, хотел Шератон се проведе годишното събитие на Оперативна програма „Транспорт“ за постигнатите резултати по програмата; на 22.10.2015 г. бе открита АМ „Струма“, Лот 2, а на 29.10.2015 г. бе открита АМ „Марица“, Лот 1, с беше приключен целият строеж на АМ „Марица“.

Г-жа Николова продължи с представянето на предприетите дейности по публичност на ОП „Транспорт и транспортна политика“ 2014-2020 г. Бяха споменати целите на Националната комуникационна стратегия и се пристъпи към представяне на Годишния план за действие за 2015 г. През м. май 2015 г. е било проведено голямо информационно събитие за стартирането на новия програмен период, в което са взели участие всички оперативни програми. Създадена е интернет портал на ОПТТИ в досега съществуващата интернет страница на ОПТ. Закупени са знамена за новия програмен период. През

отчетения период са били направени две координационни срещи на експертите по публичност съответно на 14.05.2015 г. и на 07.09.2015 г. в гр. София, в сградата на МТИТС. УО на ОПТТИ извършва ежедневно координиране и съгласуване на дейности с експертите по публичност и информация на бенефициентите.

Представяне на Годишния план за действие за мерките за информация и комуникация по ОПТТИ

Г-жа Николова запозна членовете на КН с новия ГПД за 2016 г., като той включва следните дейности:

- Изработване и поставяне на емблемата на Съюза в помещенията на УО;
- Голямо публично събитие / Голяма информационна дейност;
- Поддържане и актуализиране на информацията за изпълнението на оперативната програма на уебсайта на оперативната програма;
- Развитие на мрежа на служителите комуникационни експерти от страна на бенефициентите и УО;
- Обучения и/или семинари;
- Информационна кампания в медиите;
- Провеждане на национално представително социологическо проучване;
- Изработка на рекламни видео-клипове за ОПТТИ; Изработка на рекламни материали.

Г-жа Василева благодари за изчерпателната информация и даде думата за въпроси и коментари.

Г-жа Екатерина Йорданова (КНСБ) изрази удовлетвореност от работата по ОПТ в областта на публичността, както за програмата като цяло, така и част от представянето работата на КН. Също така одобри рекламните материали, които са и с практическо приложение. Тя благодари за професионализма на хората, които са ангажирани с тази дейност.

В тази връзка **г-жа Василева** допълни, че по повод изпращаните покани до КН е бил получен коментар за намаляване на хартиените документи и изпращането им по електронен път. Коментарът е изпратен от г-н Илиян Пламенов, представител на НПО в областта на екологията.

Не бяха отправени други коментари.

Закриване на заседанието

Г-жа Василева изказа специални благодарности от името на екипа на УО на г-н Йерон ван Ол (ЕК), който е работил от самото начало по ОПТ/ОПТТИ и сега предстои да бъде преместен към друг ресор. Тя припомни за отдадеността на г-н ван Ол, който винаги е бил готов да откликне с желание и професионализъм, като му пожела успех на новото място.

Г-н Йерон ван Ол благодари на останалите презентатори. Припомни, че е започнал да работи със службите на България още преди присъединяването на страната към ЕС, през юли 2005 г., а с ОПТ от юли 2007 г. Той спомена други свои колеги, с които са работили съвместно - г-н Жолт Тошеги и г-н Цвятко Великов, както и г-н Карой Над. Той поясни, че е бил в това начинание за около десет години и половина и заради хората, както в България, така и в ЕК. Те са се стремели да постигнат стабилност, както в централната администрация, така и при бенефициентите, за да има и последователности при изпълнението на проектите. Той благодари на г-жа Василева за казаните думи. Добави, че тя винаги е открита с екипа на УО. Г-н Ол изрази благодарности и към министър Ивайло Московски, с когото работят съвместно още от времето му на заместник-министър.

По отношение на жп проектите, г-н Ол пожела успех на г-н Христо Алексиев при завършване на жп мрежата и изказа специални благодарности за възможността да изпробва с влак трасето от отсечката „Пловдив - Свиленград“.

Г-н Ол продължи с благодарности към г-н Асен Антов, за работата по АМ „Струма“ и проверката на място, която е била организирана. С посещението на такива обекти, се дава възможност и официалните служби на ЕК да придобият представа за изпълняваните проекти в транспортния сектор.

След това изрази впечатлението си от строежа на метрото в София и благодари на г-н Стоян Братоев за оказаното съдействие и организираните проверки.

Също така, той спомена и изградения мост при Видин и Калафат (съ-финансиран от програма ИСПА) и поздрави българската страна за свършената работа.

Г-жа Галина Василева отбеляза, че с г-н Ван Ол са извършили проверки на изпълняваните по ОПТ проекти. Отправи покана към него да посети вече завършените проекти и да види резултатите от това, за което е работил. По отношение изказаните благодарности за г-н Ол, тя допълни и това, че той е бил много активен по време на заседанията на КН.

В заключение г-жа Василева изказа благодарности към членовете на КН и към останалите участници за проведените обсъждания. Тя изрази надежда на следващото заседание на КН да се докладва успешното завършване на проектите по ОПТ, както и да се премине към докладване на проектите по ОПТТИ. Тя призова и бенефициентите и екипа на УО да ускорят работата по ОПТТИ. Тя обърна внимание, че последните няколко месеца усилията са насочени към приключване на проектите по ОПТ в срока на допустимост на разходите, но е необходимо да се насочат усилия и към ОПТТИ. Предвид натрупания опит през програмен период 2007 - 2013 г., очакванията са за по-добро представяне през програмен период 2014 - 2020 г. Г-жа Василева закри заседанието.

Взети решения:

- 1. Одобрение на Индикативната годишна работна програма за ОПТТИ за 2016 г.**

София, 12.01.2016 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:

Десислава Николова – държавен експерт, дирекция КПП:

Момчил Марков – главен експерт, дирекция КПП:

Васил Станев – старши експерт, дирекция КПП:

Женя Петкова – старши експерт, дирекция КПП:

Мая Тодорова – старши експерт, дирекция КПП:

Ангелина Виденова – старши сътрудник, дирекция КПП:

Людмила Грънчарова – младши експерт, дирекция КПП: