



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

V ЗАСЕДАНИЕ

18 май 2016 г., резиденция „Бояна“, гр. София

Участници с право на глас

Титулярни членове на КН на ОПТТИ

1. Г-жа Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
2. Г-жа Евгения Черкезова – и.д. директор на дирекция „Структурни фондове по рибарство“
3. Г-н Станислав Дечев – Представител на РСР в Южен централен район и областен управител на област Хасково
4. Г-н Георги Ранов – представител на РСР в Югоизточен район и областен управител на област Стара Загора
5. Г-н Николай Сираков - областен управител на област Габрово, представител на СЦР
6. Г-жа Детелина Николова – областен управител на област Добрич, представител на СИР
7. Г-жа Андриана Георгиева – АИКБ
8. Г-жа Миряна Калчева – БТП
9. Г-н Иван Димитров - *екология* – „Коалиция за устойчиво развитие“
10. Г-н Илия Гътовски – *образование* – „Организация за научно практическо развитие на студентите“
11. Г-н Румен Михайлов – *транспорт* – „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“

Упълномощени заместници

12. Г-жа Марина Агаларева – началник на отдел „ Устойчиво развитие на транспортната система“, дирекция „ Национална транспортна политика“
13. Г-жа Екатерина Алексиева – държавен експерт, отдел „ Наблюдение и анализ“, дирекция „Централно координационно звено“
14. Г-н Цветан Владиков – държавен експерт, дирекция КВЕС, Министерски съвет
15. Г-н Николай Нецов – държавен експерт, дирекция ИСП, Министерски съвет
16. Г-жа Мария Веселинова- началник на отдел „ Публично финансиране на реалния сектор и държавни помощи в чувствителни отрасли“, дирекция „ Държавни помощи и реален сектор“
17. Г-жа Ирен Русинова-Димитрова – началник на отдел „ Бюджет на ЕС“, дирекция „ Икономическа и финасова политика“

18. Г-н Станислав Стефанов – главен експерт, МФ
19. Г-жа Радостина Петрусенко – главен сътрудник по УЕПП, МРРБ
20. Г-н Мустафа Чаушов – главен експерт, МИ
21. Г-жа Жаклин Методиева – МОСВ
22. Г-жа Емел Халил - старши експерт, дирекция РСР, МЗХ
23. Г-жа Мадлена Топалова – старши експерт, дирекция СФР, ИАРА
24. Г-жа Янка Атанасова - старши експерт, НСИ
25. Г-н Деян Дойнов – кмет на община Горна Оряховица

Участници с право на съвещателен глас

26. Г-н Владислав Пишкорц - ГД „Регионална и урбанистична политика”, ЕК
27. Г-н Страхил Христов - ЕК
28. Г-н Александър Александров – ДЖАСПЪРС
29. Г-н Денис Якубик – ДЖАСПЪРС
30. Г-н Стив Ричърдс – ЕИБ
31. Г-жа Нина Кирилова – държавен одитор, ИА ОСЕС, МФ
32. Г-жа Мануела Милошева – директор на дирекция НФ, МФ
33. Г-жа Весела Петрова – началник на отдел НФ, МФ

Наблюдатели

34. Г-жа Иванка Кесякова – Сметна палата
35. Г-н Николай Драганов - Сметна палата
36. Г-жа Петя Николова - Сметна палата
37. Г-жа Румяна Йорданова - Сметна палата
38. Г-н Иван Божинов – пълномощник на Койчо Русев

Представители на бенефициентите по ОПТТИ

39. Г-н Христо Алексиев – зам. генерален директор, ДП НКЖИ
40. Г-жа Роза Константинова – ръководител отдел, ДП НКЖИ
41. Г-н Нисим Примо – ръководител отдел, ДП НКЖИ
42. Г-н Иво Янакиев – ръководител отдел, ДП НКЖИ
43. Г-н Димитър Димитров – ръководител отдел, ДП НКЖИ
44. Г-н Тончо Караджов – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
45. Г-н Ивайло Дженов - ръководител ЗИУП
46. Г-н Красимир Папукчийски - ръководител ЗИУП
47. Г-н Иван Бакалски – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
48. Г-н Лазар Лазаров – председател на УС на АПИ
49. Г-жа Николина Чапанова – и.д директор на дирекция, АПИ
50. Г-жа Христаллина Бакърджиева – началник отдел, АПИ
51. Г-н Иван Досев – началник на отдел, АПИ
52. Г-жа Ивета Колева – главен експерт, АПИ
53. Г-н Стоян Братоев – изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
54. Г-н Григор Григоров – ръководител отдел, „Метрополитен“ ЕАД
55. Г-н Цветелин Миланов – експерт, „Метрополитен“ ЕАД
56. Г-н Ангел Джоргов – зам.началник, „Метрополитен“ ЕАД
57. Г-н Васил Хаджиев – експерт, ДППИ
58. Г-н Михаил Божерянов – главен експерт, ГВА
59. Г-н Христо Стоев - главен експерт, ГВА
60. Г-жа Цвета Тинчева – началник на отдел, ИАМА
61. Г-жа Сирма Станева – главен експерт, ИАМА
62. Г-жа Силвия Диянова – главен експерт, ИАМА
63. Г-жа Красияна Николаева – главен експерт, ИАМА

Представители от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

64. Г-н Николай Дечев – началник отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
65. Г-жа Десислва Николова – държавен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
66. Г-н Момчил Марков - главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
67. Г-жа Стелиана Караиванова – главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
68. Г-жа Мая Тодорова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
69. Г-н Васил Станев – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
70. Г-жа Ангелина Виденова – старши сътрудник, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
71. Г-жа Людмила Грънчарова – младши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
72. Г-н Мартин Георгиев – началник отдел „Програмиране”, дирекция КПП
73. Г-н Валентин Игнатов – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
74. Г-н Станислав Гоцов – главен експерт отдел „Програмиране”, дирекция КПП
75. Г-н Димо Димов – старши експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
76. Г-жа Майя Стоилова – началник отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
77. Г-жа Димитрина Прокопиева – старши експерт отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
78. Г-жа Мирослава Шопова – младши експерт отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
79. Г-жа Нина Беленска – началник отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
80. Г-жа Илиана Денева - държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
81. Г-жа Галя Стателова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
82. Г-жа Албена Жекова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
83. Г-жа Росица Япракова – главен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
84. Г-жа Настя Маргаритова – главен сътрудник, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
85. Г-н Ясен Марков – началник на отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
86. Г-н Иван Станоев – главен сътрудник отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
87. Г-жа Мария Велкова – главен експерт отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
88. Г-жа Галя Хинделова - главен експерт отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
89. Г-жа Нели Бенева - държавен експерт, отдел „ Финансово управление“. дирекция КПП
90. Г-жа Петя Иванова - държавен експерт, отдел „ Финансово управление“, дирекция КПП
91. Г-жа Десислава Терзийска – младши експерт, дирекция ВОП, МТИТС

Откриване на заседанието

Г-жа Галина Василева приветства всички присъстващи и откри втория ден на петото заседание на Комитета на наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020. Тя заяви, че по дневен ред за втория ден ще се започне със статуса на новата оперативна програма, след което ще се продължи с дейностите по изпълнение на предварителните условия, ще се обсъди и приеме Годишният доклад, който обхваща 2014 и 2015 година. Думата ще се даде на бенефициентите, изпълняващи основите проекти по програмата. Предвижда се участниците да бъдат запознати с последното изменение на програмата, което е прието от Европейската комисия. Тя поясни, че Управляващият орган и Европейската комисия са били в непрекъснат диалог по последните промени. Г-жа Василева даде думата на участниците за допълване на дневния ред. Нямаше предложения и заседанието премина към първа точка от дневния ред.

Статус на изпълнение на ОПТТИ 14-20 г.

г-жа Галина Василева започна представянето с таблица, отразяваща общия бюджет на програмата, който е разпределен в 5 приоритетни оси. Г-жа Василева поясни, че вече има ясна финансова рамка и проекти, които се финансират. Тя предложи на следващите заседания на комитета да се докладва статуса на изпълнение на всички проекти, не само големите проекти. Подписани са договорите за безвъзмездна финансова помощ е в размер на 535 184 613.54 евро, което е около 28 % от бюджета на програмата. Договорите с изпълнители са в размер на 671 637 339.93 евро, което е около 35.58%. Стойността на изплатената БФП е 54 101 917.17 евро или около 3 %, които са изплатени за метрото и АМ „Струма“, лот 3.1. Тя поясни, че към 16.05.2016 г. няма верифицирани и сертифицирани средства по програмата, но предстоят.

Г-жа Василева продължи с информация по отделните приоритетни оси, като започна с първа по която бенефициент е Национална компания „Железопътна инфраструктура“ с бюджет от 673 345 449 евро. Към момента има два формуляра за кандидатстване, които са прехвърлени от предишният програмен период. Първият е „Модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“, а вторият е „Изграждане на 4 бр. пътни надлези по жп участъка “Септември-Пловдив”. Тя информира, че общата стойност е 21 605 737.00 евро, като одобрението на формулярите е в много напреднала фаза и до няколко дни ще има подписване на договор за предоставяне на БФП. Предстои до края на м. май 2016 г. да бъде подаден формуляр за кандидатстване за големия проект „Модернизация на жп линията Елин Пелин – Септември“. Последната ревизия на ФК е дадена за становище на ДЖАСПЪРС.

По Приоритетна ос 2 с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ бюджета е 673 345 449 евро. В табличен вид г-жа Василева представи развитието на проектите по приоритетната ос. АМ „Струма“, Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“ е с бюджет от 377 970 129.30 евро. Тя информира присъстващите, че има сключен договор за БФП преди одобрение на ФК, на основание Решение на Министерския съвет от м. септември 2015 г. Изплатените средства по този проект са 13 207 341.95 евро. Г-жа Василева заяви, че проектите с бенефициент НКСИП, за които има подадени ФК, но не са сключени договори за БФП, към момента на влизане в сила на изменението на закона и/или, за които отпада необходимостта от изпълнение, са били анулирани въз основа промените със Закон за изменение на Закона за пътищата, в сила от 15.04.2016 г. Предстои УО и АПИ да подпишат споразумение, с което АПИ да поеме проектите на вече закритата Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“.

Другият формуляр за кандидатстване, който УО е получил е за „Изграждане на АМ „Калотина-София“ – Лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път“, фаза 2 (фазиран от ОПТ).

Проекти в изпълнение по приоритетна ос 2 са АМ „Струма” Лот 3.1 и АМ „Струма” Лот 3.3; Западна дъга на СОП Фаза 2.

Г-жа Василева премина към представянето на Приоритетна ос 3, която е с бюджет 425 058 824 евро. Основен бенефициент е „Метрополитен“ ЕАД, също и НКЖИ, с по-малък бюджет. Първият проект по оста и първият проект, одобрен от Европейската комисия, е *„Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София (бул. Ботевградско шосе - ж.к. Овча купел)“*. Проектът е одобрен с решение на ЕК от 26.04.2016 г. с размер на допустимите разходи 484 080 000 евро и се изпълнява. Другият формуляр за кандидатстване, който е постъпил в УО е *„Разширение на втори метродиаметър на метрото в София от МС „Джеймс Баучер” до МС “Витоша”*, който до предстои да бъде одобрен и да се подпише договор за БФП. Общият договорен бюджет по тази ос е 350 000 000 евро, което е около 82,34% и с одобрението на другият проект договорения бюджет ще стане 85 %, благодарение на метрото. Очаква се и третият подаден проект *„Изграждане на интермодален терминал в Русе“* да бъде одобрен.

Тя продължи с представянето на Приоритетна ос 4 - Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта. По тази ПО могат да кандидатстват всички бенефициенти. Към момента има един подаден проект от ИАПД, който е *„Подобряване на системите за навигация и топографичните измервания по р. Дунав“* – за закупуване на специализиран плавателен съд на стойност 3 142 659 64 евро.

В обхвата на оста влизат и проекти за развитие на информационни системи в корабоплаването; доставка на специализирани плавателни съдове; информационни системи за управление на автомобилния трафик; съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в пристанищата; повишаване качеството на аеронавигационните данни и информация; изграждане на GSM-R. УО има информация, че бенефициентите работят по предложения за проекти, така че се очаква скоро да има реални проекти за кандидатстване. С това приключи представянето на ПО 4.

По приоритетна ос 5 г-жа Василева информира, че има подадени 9 формуляра за кандидатстване. Тя заяви, че един от важните формуляри е на ДППИ, който е за количествена оценка на риска в пристанищата и другото предложение е за Интегрирана информационна система за регулиране и управление на ресурсите на ДППИ. Също така тя отбеляза, че проекта за Разработване на Интегрираната транспортна система е изключително важен и е свързан с изпълнение на предварителните условия.

Г-жа Галина Василева продължи с представянето на предстоящи дейности и рискове по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г., като отбеляза, че има общо изоставане на подаването на ФК (подаване на ФК за всички инвестиционни проекти преди края на 2016 г.). Налице е и общо изоставане на стартирането на тръжните процедури за инвестиционните проекти. Тя заяви, че трябва да се активизира дейността на всички бенефициенти и в частност тя апелира към подготовка на ФК по ПО 4 „Иновации в управлението и услугите“, включително към новите бенефициенти – ИА „Морска администрация“ и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА). Г-жа Василева подчерта, че риск и предизвикателство е въвеждането и прилагането на нова нормативна уредба (Закон за управление на средствата от ЕСИФ, в сила от 22.12.2015 г. и също така въвеждането на нов Закон за обществени поръчки, в сила от 15.04.2016 г.), като все още няма практика и трябва да продължи обучението за прилагане на новите правила. Тя отбеляза, че е необходимо да се работи по-активно с ИСУН 2020, редовно да се въвежда и актуализира информация от бенефициентите – данни, план за разходване на средствата по сключени договори с изпълнители. Друго предизвикателство са въведените от Европейската комисия „Последващи условия“ с междинни цели за 2018 г. (финансов показател и етап за изпълнение), както и предстоящия преглед на изпълнението през 2019 г. и разпределение на „резерва за изпълнение“, който е 6 % за България.

Изменение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020г.:

Г-жа Василева запозна накратко участниците с основните промени по първото изменение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.:

На 27.11.2015 г. Министерски съвет е одобрил проект за изменение на ОПТТИ 2014-2020 г., което е било изпратено до ЕК, но не е било одобрено поради ограниченото време

На 31.03.2016 г. Съвет за координация и управление на средствата от ЕС (СКУСЕС) одобри окончателен проект за изменение на ОПТТИ 2014-2020 г., което включва:

- Фазиране на проект АМ "Калотина-София,, - Лот 1 "Западна дъга на Софийски околовръстен път“ – доизграждане на участък 2 от проекта
- Разширяване на обхвата на проекти, включени в списъка с големи проекти по ОПТТИ:
 - Рехабилитация и модернизация на ж.п. отсечката Пловдив – Бургас, Фаза 2
 - Участък от Линия 3 на метрото в София до ж.к. Овча купел
- Прехвърляне на част от дейностите (обратно фазиране) от 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 ПОЗ с 33 152 249 евро
- Промяна 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);
- Отпадане на НКСИП като бенефициент по ПО 2 и ПО5 от датата на влизане в сила на промяната в Закона за пътищата;
- Допълнение в раздел „Предварителни условия” – добавяне на критерий „мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите” и прецизиране на някои текстове.

След края на презентацията **г-жа Василева** даде думата за въпроси за представеното до момента и за въпроси относно изменението на програмата, след което изменението ще бъде подложено за гласуване.

Г-н Владислав Пишкорц (ЕК) благодари и поздрави и ДЖАСПЪРС за съдействието при одобрението на първия голям проект. На второ място г-н Пишкорц, заяви, че молбата за модифициране на програмата е дошла доста късно, в края на ноември 2015 г. и комисията не е имала достатъчно време да вземе решение преди края на годината и този път се надява комисията да получава по-рано предложението. Той поясни, че България се опитва да намери финансиране за някои проекти чрез Механизъмът за свързана Европа (МСЕ), като резултати се очаква да има през месец юли 2016 г. Тогава ще бъде ясно кои проекти ще се финансират от механизма и е възможно да се наложи модифициране на ОПТТИ 2014 – 2020 г. В тази връзка той заяви, че за комисията ще бъде добре да се съчетаят всички предстоящи промени по програмата, да не се налага да се правят няколко изменения.

Г-жа Василева заяви, че Управляващият орган също е обсъждал и знае процедурата по изменението, но се е взело решение да не се чакат резултатите за подадените от НКЖИ проекти за финансиране от МСЕ. Участъкът от Костенец до Септември е предложен за финансиране от МСЕ. В зависимост от резултата ще стане ясно дали проекта ще остане за финансиране по ОПТТИ или ще бъде изваден от програмата. Тя поясни, че предложената модификация е обвързана с Оперативна програма „Околна среда“, която се нуждае от това преразпределяне. Изменението е съгласувано на национално ниво. Като то е продиктувано и от необходимост от промяна на обхвата по ОПТТИ и включване на фазираните по ОПТ проекти. Поради

невъзможност тази промяна да се гласува писмено, се гласува на настоящото заседание на Комитета за наблюдение, респективно ще се гласува и на Комитета за наблюдение на оперативна програма „Околна среда“. Тя призова да се финализира първото изменение. След излизане на резултатите от кандидатстването по МСЕ може да се мисли и за друго изменение.

Г-жа Василева даде думата на **г-жа Жаклин Методиева** (МОСВ), която благодари и заяви, че ОП „Околна среда“, настоява членовете на КН да гласуват на заседанието преразпределението на ОПТТИ. На заседанието на КН на ОПОС, което е планирано за следващия ден, предстои да бъде гласувано изменението на тяхната програма. Изменението по ОПОС е свързано с преразпределение на финансовия ресурс и е аналогично с изменението по ОПТТИ. Решението е изменението на финансовия план по двете програми да върви съвместно. Забавяне с промяната на ОПТТИ ще доведе и до забавяне и на ОП „Околна среда“, поради тази причина от МОСВ апелират КН да гласува и приеме промяната.

Г-жа Галина Василева, даде думата за други въпроси и коментари и се обърна към **г-н Пишкорц** с въпрос дали е съгласен представените промени да се приемат днес.

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) взе думата и уточни, че изменението по ОПТТИ касае бюджета за строежа на метрото. Бюджета по програмата се запазва същия, а се променя съфинансирането – увеличава се дела на Столична община.

Г-жа Василева изрази съгласие и поясни, че изменението е по отношение на междинните цели за изпълнение за по-ранно постигане на заложените междинни цели по ОПТТИ за сметка на междинните цели по ОПОС. Като се разчита на изпълнението на проекта за разширението на метрото.

Г-н Пишкорц заяви, че след като е обяснено подробно нужната от модификацията на програмата и изрази мнението, че следващата модификация ще е през 2017 година, тъй като ЕК не иска да има две изменения за една година.

Г-жа Василева обясни, че евентуално второ изменение ще има началото на 2017 година. След което тя обясни, че възможността за финансиране чрез Механизма за свързване на Европа изисква и национално съфинансиране, включително и от бенефициента. Едва след това ще се премине към следваща стъпка за изключване на участъка Септември – Костенец от ОПТТИ. Тя поясни за участниците, че за отсечката се кандидатства за финансиране по МСЕ, тъй като бюджетът по ОПТТИ за двата големи жп проекта е недостатъчен и надвишава наличния ресурс. По МСЕ има наличен ресурс, който може да бъде използван, ако проекта бъде одобрен за финансиране от там.

Г-н Иван Димитров (представител на НПО, в областта на екологията) уточни, че е представител и в КН на ОПОС. Според него в Годишния доклад на Оперативна програма „Околна среда“ е написано, че заради ОПТТИ има загуба на средства по ОП „Околна среда“ и поиска коментар. **Г-жа Василева** предложи въпросът да бъде зададен по време на предстоящото заседание на КН на ОПОС, предвидено за 19.05.2016 г. Тя допълни, че изменението финансовия план по ОПТТИ се прави и с цел да няма загуба на средства по ОПОС.

Г-н Пишкорц отговори, че има специфичност в Оперативна програма „Околна среда“ - за водния сектор има изисквания първо да се направят предварителни проучвания за районите, където ще се предоставя финансиране. Доколкото е известно на Европейската комисия е сключен договор с Министерство на регионалното развитие и благоустройството и на базата на това проучване ще се реши какво ще е финансирането за този сектор. Той поясни, че поради тази причина има разминаване и е решено да се предоставят първите години ОПТТИ да има по-голямо финансово изпълнение, докато стартират проектите по ОПОС.

Г-жа Василева отново поясни за участниците в заседанието, че бюджета по ОПТТИ не се променя. Изменението е по отношение на по-ранно сертифициране на средства, спрямо

първоначалните разчети оп ОПТТИ и по-късно сертифициране на средства по ОПОС. Целта е на национално ниво да се спазва финансовото изпълнение по ЕФРР за съответните години.

Г-жа Галина Василева предложи за гласуване първото изменение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020г. КН прие без възражение предложението.

Решение 2 на КН: КН на ОПТТИ прие първото изменение на ОПТТИ.

Дейности по изпълнение на предварителните условия

Г-жа Галина Василева даде думата на **г-н Мартин Георгиев (н-к отдел, УО)**, който информира участниците, че е приключила тръжната процедура за избор на консултант за изработка на интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Договорът е сключен с Обединение „Инфракеър-Пи Ти Ви“ ДЗЗД, със срок на изпълнение 14 месеца. Той поясни, че ядрото на бъдещата стратегия е изготвянето на транспортен модел, по който вече фирмата-изпълнител работи. Предвижда се стратегическият документ да покрива всички видове транспорт и пътувания през, към, от и в Република България. В заключение той добави, че заложените срокове се спазват. Предстои да се изготви стратегическа екологична оценка на стратегията, за да бъде приета до края на 2016 г.

Г-жа Василева изрази надежда, че резултатът от изпълнението ще е налице в края на 2016/началото на 2017 г., с което да бъдат изпълнени предварителните условия за сектор „Транспорт“. Подписването на договора се е забавило, но вече се работи и се оказва помощ и от страна на ДЖАСПЪРС и от ЕК.

Думата взе **г-н Владислав Пишкорц (ЕК)**, който благодари и поясни, че транспортния модел е за три вида транспорт – сухопътен, железопътен и мултимодален. Според представеното, договорът с изпълнителя ще приключи в началото на 2017 г., докато предварителното условие следва да бъде изпълнено до края на 2016 г. Съответно ще е необходимо време за изготвяне на стратегическата екологична оценка и евентуално одобрение от парламента, ако това се налага. В тази връзка той посъветва всичко да приключи преди края на 2016 г. Той посъветва да се поддържа комуникация с ГД „Мобилност“.

Г-н Пишкорц също така обърна внимание на членовете на КН, че има и хоризонтално предварително условие, касаещо провеждането на обществените поръчки. Неговото изпълнение се координира от ЦКЗ и от УО. Той обърна внимание, че с влизането в сила на новия закон за провеждане на обществени поръчки е необходимо да се проведат обучения за бенефициентите. Също така, ще е необходимо измененията в закона да бъдат отразени в тръжните документи. Той препоръча да не се подценява изпълнението на това предварително условие. Въпреки, че УО на ОПТТИ не е водещ, има своята роля в неговото изпълнение. Той даде за пример проведените одити от службите на ЕК, при които са установени проблеми при провеждането на обществени поръчки по оперативните програми в България. И за това е добре да се вземе поука. Той изрази надежда новият закон за възлагане на обществени поръчки да улесни процесите, като според него е необходимо да се положат и усилия в тази посока.

Г-жа Василева благодари за коментарите и изрази съгласие, че изпълнението на предварителното условие за възлагането на обществени поръчки е с хоризонтален характер, за всички оперативни програми. Тя изказа мнение, че УО за сектор „Транспорт“ си е взел урок от вече приключващия програмен период 2007-2013 г. Запознаването и обученията с новия закон ще продължат, както и адаптирането на процедурите по програмата. Г-жа Василева прикани бенефициентите също да променят своите контролни листове за възлагане на обществени поръчки, съобразно новия закон, както и да проведат необходимите обучения.

По отношение стандартизирането на документите и отразяването на промените в тях, тя също изрази съгласие, че това е хоризонтален въпрос, общ за всички оперативни програми. Изпълнението се координира от ЦКЗ и предстои да бъдат разработени стандартните документи, като специфичните ще бъдат разпределени по оперативни програми. Тя изрази мнение, че може би се изоставя в изготвянето на стандартни документи. Бенефициентите по ОПТТИ вече до голяма степен са подготвили своите документи, съобразно спецификите на проектите. Според нея е необходимо да се следи да не се допускат нарушенията, които са били констатирани през програмен период 2007-2013, както и да не се допускат нови пропуски при прилагането на новия закон. В тази връзка е необходимо да се следват и указанията на Одитния орган по отношение на констатирани нарушения при проведени обществени поръчки. Тук на помощ са и давани от ЕК отговори на въпроси, както и съдебната практика по казуси, свързани с нарушения на ЗОП.

Тя даде думата на **Мартин Георгиев**, който да даде коментар по казаното от г-н Пишкорц за срока на изпълнение на договора. Той поясни, че крайният продукт ще се представи по-рано, няма да се чака изтичането на четиринадесетия месец от договора. Прогнозите са през третото тримесечие да има изготвен транспортен модел с базови транспортни сценарии, които да влязат в транспортната стратегия. Според него те по-скоро ще бъдат представени на правителството, отколкото на парламента. Г-н Георгиев изрази съгласие, че съществува риск при изготвянето на стратегическата екологична оценка. В тази връзка се водят разговори с експерти от ДЖАСПЪРС, още от подготовката на тръжните документи за избор на изпълнител за изработка на интегрираната транспортна стратегия. По препоръка на ДЖАСПЪРС се предвижда да не се включват конкретни големи проекти, а да се одобри на ниво мерки. Данните са подготвени и предстои да бъдат вкарани в транспортния модел за изготвяне на три сценария с хоризонт 2030. След което този въпрос ще бъде допълнително обсъден и уточнен с МОСВ.

Г-жа Василева допълни, че е взето решение оценката да върви успоредно с изготвяне на отделните елементи на стратегията. Също така ще бъдат съкратени някои от сроковете, например времето за съгласуване и одобрение на представеното от изпълнителя. Тя подкрепи казаното от г-н Георгиев, че се очаква продуктите да бъдат готови по-рано, а оставащото време е предвидено за административно приключване на договора.

Обсъждане и приемане на Годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. за 2015 г.

Г-жа Василева отбеляза, че през програмен период 2014-2020 докладите за напредъка се изпращат за одобрение от ЕК до 31 май, като първият доклад (настоящият) обхваща напредъка по програмата през 2014 и 2015 г. Изключение правят докладите за 2017 и 2019 г., където срокът за изпращане до ЕК е край на м. юни. Докладите съдържат информация за физическия и финансов напредък по програмата, общи данни, количествени и целеви стойности, констатации от одити, напредък на големите проекти. Структурата е аналогична на тази за програмен период 2007-2013 г.

Тя припомни, че докладът е бил изпратен до членовете на КН с пакета документи преди заседанието. Коментари са получени от дирекция „Държавни помощи и реален сектор“ към Министерство на финансите. Те обръщат внимание, че мерките за „Отпадъци, генерирани от кораби и от товари, обработвани в пристанищата“, както и за „Капацитет на летищните съоръжения“ следва да бъдат анализирани по отношение на приложимост на правилата по държавните помощи. При анализа е препоръчително да бъде използвана Формата за ранен контакт с Министерство на финансите. Г-жа Василева поясни, че тези мерки се отнасят за изпълнение на проекти от двата нови бенефициента по програмата – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Бенефициентите са информирани, че в процеса на подготовката следва да се извършва анализ за наличието на държавна помощ. Има разписани правила за одобрение на формулярите за кандидатстване, където е обхванат и въпроса за държавните помощи. За пример

тя даде изграждането на интермодалния терминал в Пловдив, който е минал през тази процедура. Този опит би могъл да се ползва от новите бенефициенти, при проверка на проект за наличие на държавни помощи.

Думата бе дадена за коментари и въпроси.

Г-н Иван Димитров (представител на НПО, в областта на екологията) коментира, че в организацията, която представлява са получени сигнали по проекта за изграждането на северната скоростна тангента по отношение на това, че има неизплатени имоти при извършените отчуждителни процедури. В тази връзка той призова да се спазват конституцията и законите на държавата. Той посочи и друг пример – за изграждането на метрото, което според него се строи без да е издаден доклад за оценка на въздействието върху околната среда и има изпълнение преди да е издадено разрешение за строителство. Като член на КН той поиска да може да проверява обектите, които се строят по програмата и поиска разрешение за това от представителите на ЕК.

Г-жа Василева припомни, че сходен коментар е имало от г-н Димитров и на предходно заседание. Тя поясни, че северната скоростна тангента не се финансира по ОПТ, а по оперативната програма към регионалното министерство и в тази връзка не може да вземе отношение към подадените сигнали.

Също така г-жа Василева обърна внимание, че е поканила г-н Димитров за разговори, който не е проявил инициатива за среща от предходното заседание.

Г-н Димитров заяви, че искат гражданските организации да имат правото да проверяват обектите, когато преценят, а не по предварителна уговорка.

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) взе думата и допълни, че в закона е казано кои органи контролират и как проверяват.

Г-жа Василева също допълни, че документацията за изпълнението на проектите и финансирането е публична, като се предоставя и информация по реда за достъп до публична информация. По отношение на разрешенията за строителство, тя поясни, че бенефициентите могат да потвърдят, че няма такива проекти, по които да се строи без разрешително.

Думата бе дадена на **г-н Румен Михайлов (БАИТС)** който изрази мнение, че не е необходимо да се иска разрешение от ЕК, за да може граждани или организация да получат информация. За пример той посочи, информация, която е поискал от АПИ и е получил съдействие. Според него, предвид дигитализирането на информацията, няма пречки разрешителните за строителство да се качват на сайта на бенефициентите.

Г-жа Василева отбеляза също, че разрешителни за строителство би следвало да се публикуват и на сайта на Столична община. Информационната система за управление, изпълнение и наблюдение на оперативните програми (ИСУН 2020) има публичен модул, където също има допълнителна информация за програмите. В тази връзка тя припомни, че е призовала бенефициентите да вкарват текущо данни в системата.

Г-н Мартин Георгиев (н-к отдел, УО) заяви, че разрешителните за строителство за метрото са били проверени от УО на сайта на Столична община. Той потвърди, че не е отказван достъп до обществена информация.

Не бяха отправени други коментари и докладът беше приет от КН.

Решение 3 на КН: КН на ОПТТИ прие Годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. за изпращане към ЕК.

Одобрение на плана за оценка на ОПТТИ

Думата бе дадена на **г-н Николай Дечев** (н-к отдел в УО), който представи накратко основните промени в плана, след получени коментари от членове на КН и от службите на ЕК. Последните коментари от ЕК са били получени няколко дни преди заседанието, като преди това са проведени и неформални разговори със службите на ЕК. Основните коментари, които са отразени, са по отношение:

- Увеличаване времето за изпълнение на оценката
- Увеличаване бюджета за извършване на оценките
- Добавяне в графика за подготовка и време за провеждане на тръжни процедури
- Преструктуриране на планираните оценки: Отпадане на някои оценки, а разширяване обхвата на други

Г-н Дечев поясни, че след консултации с ЕК „Добри практики и научени уроци от изпълнението и управлението на ОПТ 2007 -2013“ е включена към „Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на ОПТ 2007 -2013 и оценка на напредъка по ОПТТИ“. „Анализ на законодателната рамка свързана с изпълнението на ОПТ и ОПТТИ“ отпада спрямо първоначалния план. Мотивите са, че УО трудно би могъл да въздейства върху изменение на законодателната рамка. Той допълни, че независимо от това, УО продължава да дава своя принос за подобряване на законите. „Оценка, с която се оценява приносът на подкрепата от европейските структурни и инвестиционни фондове за постигането на целите по всеки приоритет на ОПТТИ“ е предвидена за края на програмния период. Графикът за провеждане на оценки е допълнен, като е добавено и времето за подготовка и провеждане на тръжни процедури.

Г-жа Галина Василева поясни, че планът за оценка е бил обсъждан и с други дирекции на ЕК, освен ГД „Регионална и урбанистична политика“ и даде думата за допълнителни коментари от страна на представителите на ЕК.

Г-н Страхил Христов (ЕК) отбеляза, че планът за оценка е бил прегледан от различни отдели и при обобщаването част от тях са били пропуснати да бъдат представени на УО. От където произтича и изпращането на допълнителни коментари няколко дни преди заседанието на КН. В деня преди заседанието на КН УО е отразил дадените коментари и е изпратил плана отново за преглед от службите на ЕК, които предстои да дадат своето становище.

Г-жа Василева обърна внимание, че първата оценка е предвидена за 2018 г. и няма закъснение при изпълнението на плана. Предстои УО да започне подготовката на тръжните документи за възлагане на обществена поръчка за избор на оценител.

Не бяха отправени други коментари и **г-жа Василева** предложи плана за оценка да бъде приет от членовете на КН и изпратен за окончателно съгласуване от ЕК. Предложението беше прието.

Решение 4 на КН: КН на ОПТТИ одобри индикативния план за оценка и даде съгласие УО да го изпрати за финално съгласуване от ЕК.

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

Думата бе дадена на **г-н Христо Алексиев** (заместник-генерален директор, НКЖИ). Той информира, че ще представи статуса на проектите, които НКЖИ (Национална компания „Железопътна инфраструктура“) изпълнява по ОПТТИ, като ще засегне и проекти, които получават финансиране по другия фонд, а именно „Механизма за свързана Европа“, тъй като тези проекти също имат отношение по развитието на железопътната инфраструктура.

Г-н Алексиев представи на присъстващите визуализация на проектите, които бяха схематично начертани на географска карта. Г-н Алексиев обясни, че с различни цветове на картата са маркирани проектите, реализирани в програмен период 2007-2013г., с друг цвят са отбелязани

планираните проекти за изпълнение през период 2014 – 2020 г., както проекти, които ще се финансират от Механизма за свързана Европа.

С финансиране по ОПТТИ НКЖИ ще се стреми да реализира няколко ключови проекта за изграждане на железопътни линии, като единият от тях е **„Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас, фаза 2“**. Той включва отсечката от Пловдив до района на Михайлово, като цели премахване на всички пресичания на едно ниво, т.е. всички прелези, и да се изградят системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS ниво 1 по цялото направление, което е над 290 км. Основната цел е през 2020 г. България да има изградено направление от сръбска граница до Бургас, както и до турска и гръцка граници. Приоритетите в жп сектора са свързани с изграждането на модерен релсов път от и до сръбска, турска и гръцка граница. Това са мащабни проекти, които са изключително скъпи и затова е потърсено решение, свързано с финансиране от различни източници, което в известна степен води до технически проблеми, обобщил г-н Алексиев.

Г-н Алексиев съобщи, че по Механизма за свързана Европа са одобрени два проекта по време на първата процедура за набиране на проектни предложения:

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

Г-н Христо Алексиев добави, че към проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по TEN-T мрежата (участък София - Волюяк)“ е включено и коловозното развитие на системите за сигнализация и телекомуникации на жп 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.

В момента по Механизма за свързана Европа тече втора процедура за набиране на проектни предложения, където е подадена отсечката от Костенец до Септември и се чакат резултатите. Проектът за модернизация на участъкът от Елин Пелин до Септември беше заложен да се финансира изцяло по ОПТТИ, но поради недостиг на средства по програмата се потърси и друго решение, а именно кандидатстване по Механизма. Това наложи разделянето на проекта на две отсечки: от Елин Пелин до Костенец и от Костенец до Септември, като за втората отсечка се очаква финансиране по Механизма. Индикативната стойност на участъка е около 185 млн. евро. Г-н Алексиев съобщи, че НКЖИ кандидатства по Механизма и с втория проект за модернизация на жп линията в участъка от Волюяк до Драгоман и сръбска граница, като обяви, че се очакват резултати.

Третият проект, с който НКЖИ кандидатства по Механизма, не е с висок приоритет, но е изключително важен за развитието на жп инфраструктурата. Проектът е свързан с изграждане на ERTMS връзка по линията Видин – София – Кулата, като общата стойност за изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация е 65 млн. евро. Г-н Алексиев заяви, че жп инфраструктурата в този участък не е модернизирана, като даде пример с трасето от София до Кулата, което има проектна готовност и е с прогнозна стойност около 1 млрд. евро. Г-н Алексиев изказа мнение, че трудно може да се осигури финансов ресурс за рехабилитация на релсовия път по тази отсечка в следващите 20 години; с по-висок приоритет е отсечката от Видин до София. Поради тези причини изграждането на ERTMS връзка по линията Видин – София – Кулата ще позволи с по-нисък бюджет да се постигне оперативна съвместимост, да се завишат параметрите на жп линията – капацитет, пропускателна способност, което води до увеличение на скоростта и гарантира оперативна съвместимост. Той обобщил, че с минимални инвестиции ще се постигне сериозен ефект. В края на месец юли 2016 г. ще е ясно дали този проект е одобрен за финансиране по МСЕ.

Г-н Алексиев обърна внимание, че изграждането на участъци от една жп линия с финансиране от два различни източника води до чисто административни трудности. Различните институции, представлявани от различни администрации имат различни процедурни изисквания и указания.

Много често това не дава възможност за избор на един изпълнител за цялото направление от София до Септември. Проектът се разделя на няколко отсечки, съответно разделят се търговете, което води до различни изпълнители и след това е възможно да има по-трудно сработване и съвместимост на системите.

Г-н Алексиев изброи основните проекти по ОПТТИ 2014 - 2020 г.:

- Модернизация на жп участък Елин Пелин – Костенец,
- Модернизация на жп линията Пловдив - Бургас, фаза 2,
- Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране в България – Русе,
- Модернизация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата – гари Подуяне, Искър и Казичене,
- Модернизация на гарови комплекси по ТЕН-Т Стара Загора и Нова Загора,
- Технически проект за модернизация на жп линия София – Перник – Радомир – Гюешево.

Г-н Алексиев продължи презентацията с по-подробна информация за напредъка по проект **„Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“**. Той съобщи, че дължината на трасето е 296 км, като ще се изгради сигнализацията и телекомуникацията по цялото трасе. Инвестиционна стойност на проекта е около 629 млн. лв., като предвидената скорост на движение е 120 км/ч за товарни влакове и 160 км/ч за пътнически влакове. Очаква се строителство да стартира до края на 2016 г., а приключването на целия проект да бъде през 2020-2021 г. По проекта ще бъдат изградени 9 нови жп моста, 1 нов тунел, 36 пътни надлеза, 1 пътен подлез, ще бъдат рехабилитирани 9 съществуващи моста, както и системите за управление на жп трафика, ERTMS ниво 1.

Г-н Алексиев информира, че през м. ноември 2015 г. са обявени две тръжни процедури за строителство на железопътни участъци Стралджа - Церковски и Скуutare-Оризово. Към момента тече оценка, като се предвижда през месец юни 2016 г. да приключи оценката на подадените оферти и да има класиране. Планира се подписване на договори с избраните изпълнители през септември - октомври 2016 г., като очакванията са да се влезе във фаза на строителство до края на 2016 г., като се генерират и разходи по оперативната програма.

Г-н Алексиев подчерта, че компонентите на проекта са няколко, но най-сериозният от тях е компонента за системите за сигнализация и телекомуникации. По него предстои внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик ERTMS, GSM-R по цялата линия и маршрутно-компютърни централизации в 18 гари. Има готов проект, предвижда се тръжната процедура за тази дейност да бъде обявен през месец юли – август 2016 г.

През 2017 г. ще бъде обявена процедура за премахване на съществуващи прелези, както и за отсечката Оризово - Михайлово. Г-н Алексиев обърна внимание, че отсечката Оризово – Михайлово се изгражда изцяло по ново трасе, като се предвижда процедурата за участъка да бъде обявена през 2017 г. Г-н Алексиев представи карта с нанесени данни на проекта, където се виждат участъците с ясно разграничение на старото и новото трасе. Той обясни, че изграждането на новото трасе е наложително, т.к. в района на гр. Чирпан има криви с малки радиуси, които не позволяват скорост от 160 км/ч. Тук се предвижда изграждането на един тунел с дължина около 900 м, за който има изготвен проект. Процедира одобрението на ПУП и съответните парцеларни планове. Така около 30 % линията ще премине по нов участък и главно около гр. Чирпан, като в района на гарата се изгражда нова скоростна връзка, но същевременно ще се използва и старото трасе, за да се влиза в гарата.

Г-н Алексиев продължи с докладването на дейности, предвидени за изпълнение по проект **„Модернизация на железопътен участък Елин Пелин – Ихтиман –Костенец“**, който е с обща дължина около 51 км. Индикативната стойност е в размер на около 903 млн. лева, проектна скорост на движение е 120 км/ч за товарни влакове и 160 км/ч за пътнически влакове. Предвижда се строителството да стартира през 2017 г. с очаквано приключване през 2021 г. По проекта има

одобрен доклад за ОВОС, изготвен и одобрен технически проект, изготвен ПУП и парцеларен план. Очаква се м. юни 2016 г. да приключи одобрението на ПУП и парцеларния план. Има готовност за стартиране на тръжна процедура през м. юли - август 2016 г. Процедурата ще бъде за строителство, без проектиране, което ще позволи да се извършват строителни работи и да се генерират приходи по програмата. Участъкът Елин Пелин – Костенец ще бъде разделен на две отсечки: Елин Пелин –Ихтиман и Ихтиман – Костенец. Г-н Алексиев посочи на картата преминаването на трасето, като подчерта, че след края на гара Елин Пелин то преминава изцяло по нова следа, като се изгражда нова жп спирка до вилна зона „Побит камък“. В този участък предстои изграждането на два нови двутръбни тунела, които са доста сложни и тежки за изпълнение. Тунелите са с дължина 970 м. и 6680 м. Участъкът от Ихтиман до Костенец ще се финансира по Механизма за свързана Европа. Участъкът между Елин Пелин и Костенец има следните елементи: единична жп линия с дължина около 1 км, двойна жп линия с дължина около 52 км, като от тези 52 км по съществуващото трасе ще бъдат само 14 км. В участъка ще бъдат новоизградени около 21 км тунели с разгърната дължина; около 4 км мостове и виадукти с дължина, 3 броя пешеходни надлези, 57 броя водостоци и прокари, около 1,5 км подпорни стени. Предвижда се изкопните работи да бъдат със следните приблизителни обеми: около 4 млн. куб. м. земни почви, около 1,2 млн. куб. м. скални почви, около 2,4 млн. куб. м. изкоп за тунели, около 2,8 млн. куб. м. насипи. Ще бъдат поставени 38 броя нови жп стрелки на разгърната дължина около 108 км, ще бъдат монтирани над 180 хил. броя траверси.

Г-на Алексиев подчерта, че мащабите на този проект са огромни. Той информира, че в участъка има сериозни пресичания на други инфраструктурни мрежи като: 23 водопровода, 11 газопровода, 41 линии с високо/ средно напрежение, 4 продукто проводи, 13 оптични/ съобщителни линии. Той представи няколко примерни жп естакади, които ще бъдат изградени.

Г-н Алексиев обърна внимание на схемата на изграждане на тунелите и тяхната системата за безопасност, като подчерта, че съоръженията са проектирани съгласно всички изисквания и норми за оперативна съвместимост. В тунелите са предвидени т.нар. „безопасни зони“ извън порталите и съседната, незасегната от пожар тунелна тръба. Чрез напречни проходи между съседните тръби ще бъде осигурен достъп до безопасна зона в тунела, ще се изгради аварийна комуникация чрез GSM-R връзка. Ще бъдат изградени 13 броя евакуационни пътеки и служебни тротоари. Двете тръби на тунела са с еднакво напречно сечение, определено от строителния габарит на пътя и имат следните основни характеристики: проектна скорост - 160 км/ч, горно строене, като се изгражда безбаластов път.

Г-н Алексиев представи визуализация /3D модел/ на гара Елин Пелин и как ще изглежда гаровият комплекс, след като бъде реновиран. Предвижда се всички отчуждения да бъдат извършени докато тече тръжната процедура, при условие, че има одобрен ПУП и парцеларен план.

Той продължи презентацията с информация за друг важен проект - **„Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“**, който трябва да обслужва 3 вида транспорт: железопътен, речен и автомобилен. Проектът е готов, има подготвена и подаден формуляр за кандидатстване, който е в процес на оценка. Стойността на проекта е 43 млн. лв., начало на строителството - 2017 г. Предстои м. юли – август 2016 г. да се обявят процедури за строителство и надзор. Той подчерта, че съгласно стратегията за изпълнение, публичното финансиране чрез ОПТТИ трябва да е насочено към изграждане на базисната инфраструктура, а след това терминалът да бъде отдаден на концесия на частен оператор.

Г-н Алексиев информира за актуалния статус на формулярите за кандидатстване (ФК), като акцентира върху най-големите проекти. Формулярът по проект „Модернизация на жп участък Елин Пелин – Костенец“ е подаден за ревизия към ДЖАСПЪРС, като се очаква до края на месец май 2016 г. да бъде подаден в УО на ОПТТИ. Относно проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“ поради ограничения финансов ресурс се е наложило да

отпаднат някои дейности, което е довело до промяна на ФК. Предстои актуализация на формуляра, след което ще бъде подаден в ДЖАСПЪРС и след това в УО на ОПТТИ.

Г-н Алексиев представи **административния капацитет на бенефициента НКЖИ** и обърна внимание на промяна в структурата за управление на проектите. Посочи, че с помощта на ДЖАСПЪРС е изработена цялостна система и правила за управление на големите инвестиционни проекти. В НКЖИ е направено реструктуриране и преформатиране на системата, като са създадени четири звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти. Всяко звено е ангажирано с цялостния цикъл по конкретен проект. Първото звено „София – Пловдив“ поема всички проекти, които се изпълняват по линията София – Пловдив, независимо от източника на финансиране: ОПТТИ и Механизма за свързаност на Европа. Второто звено ще работи по проекта Пловдив – Бургас Фаза 2, третото звено ще работи за изпълнението на проектите по линията София – Драгоман. Четвъртото звено ще отговаря за рехабилитацията на гарови комплекси и изграждането на интермодални терминали.

Г-н Алексиев акцентира върху ефективността на системата на контрол, която е на няколко нива, като обясни, че всички звена (първо ниво) се контролират от дирекция (второ ниво), а над тях е съвет за управление на проекти (трето ниво). Тази структура дава възможност за по-добър контрол, и съответно пропуските се свеждат до минимум, като стремежът е да не се създават бюрократични пречки. В звената са включени различни видове експерти и специалисти, които са нужни за всекидневното управление на проекта. Тези експерти са подходящо мотивирани и стимулирани чрез атрактивни възнаграждения, когато са показани резултати и при успешно изпълнение на проектите, заключи г-н Алексиев.

Г-жа Василева благодари на г-н Алексиев, като обобщи, че програмата на НКЖИ е тежка и изрази съжаление, че има вероятност формулярите за кандидатстване да не бъдат подадени до края на 2016 г. Тя направи прогноза, че ФК на НКЖИ могат да се очакват да постъпят до средата на 2017 г. Това от своя страна би могло да доведе до проблеми с големите проекти и рискове за ново фазиране, като даде за пример отсечката Орисово – Михайлово с прогнозен срок за завършване 2022 г. Тя уточни, че големите проекти имат тежка подготовка, независимо, че и в предишния програмен период са положени усилия за това. Тя допълни, че ако има проблеми с тръжните процедури, сроковете за изпълнението на проектите са рискови.

Г-н Алексиев уточни, че няма планове ФК да се подават през 2017 г., но уточни, че по тях все още се работи, т.к. има процедури по изчистване на забележки и коментари. Той подчерта, че целта е да се подадат готови и изчистени формуляри, да бъдат сведени до минимум евентуални коментари и уточнения.

Г-жа Василева подчерта, че късното подаване на ФК води до забавяне на реализацията на проекта, независимо дали са малки или големи проекти. Тя даде думата на присъстващите в залата за коментари и въпроси.

Г-н Румен Михайлов (НПО представител в областта на транспорта) поздрави екипа на НКЖИ, че се опитва да обедини различно финансиране от различни източници. Той помоли за уточнение какво точно се финансира по механизма за свързана Европа и за каква сума става дума.

Г-н Алексиев отговори, че към момента има два одобрени проекта от първото набиране на предложния за финансиране по механизма за свързаност на Европа, които включват всички компоненти: релсов път, контактна мрежа и системи за сигнализация и комуникация. Той припомни, че са преминали през тежки процедури на кандидатстване с крайни срокове, което е натоварило и ангажирало експертите на бенефициента да работят приоритетно по проектите за механизма за свързана Европа. Г-н Алексиев информира, че за второто набиране на предложния за финансиране НКЖИ ще кандидатства с три проекта. Проектът в участъка между Костенец и Септември включва изграждането на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация. Вторият проект е от Волуяк до Драгоман и сръбска граница, като включва същите компоненти

в пълнота. Третият проект е София – Кулата, който обаче включва само системите за сигнализация и телекомуникация, т.е. изграждане на ERTMS ниво 1.

Г-н Михайлов попита колко е общата сума и има ли изисквания за трансевропейски коридори и дали могат да се включат други отсечки и/или елементи на жп мрежата в България.

Г-н Алексиев отговори, че кандидатстването е по различни приоритети, като НКЖИ кандидатства по основната трансевропейска мрежа. Има набиране на проектни предложени специално и за ERTMS системи, като УО може да даде повече информация в качеството си на координираща институция.

Г-н Михайлов попита дали НКЖИ има партньори по проектите, дори и чуждестранни.

Г-н Алексиев отговори, че по един от проектите НКЖИ си партнира с пристанище Бургас-Запад. Той е свързан с подобряване на жп достъпа до самото пристанище. Той допълни, че може да се кандидатства с партньори както от България, така и от други държави.

Г-жа Василева даде повече информация относно финансирането по Механизма за свързана Европа, като поясни, че България разполага с общ бюджет от 406 млн. евро за три години и за трите набирания на предложени. Това е национална алокация за държавата, по която финансирането е както по оперативните програми: 85% от европейските фондове, останалите 15% национален бюджет. Има възможност за кандидатстване и по общите набирания на предложения, които са за всички държави на състезателен принцип, но европейското финансиране вече е различно, в зависимост от характера на проектите, приоритетите и т.н.

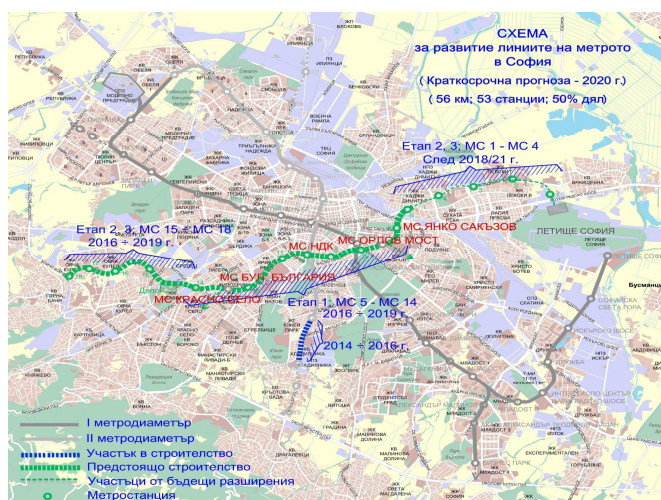
Не бяха отправени други въпроси или коментари.

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 информация за разширението на метрото в София по ОПТТИ 2014-2020 г.

Г-н Братоев информира, че в първоначалния вариант на програмата е фигурирал само етап 1 от линия 3, но в последствие към етап 1 („бул. Вл. Вазов - Орлов мост - НДК- кв. Красно село“) се е добавил етап 2 (кв. Красно село - ж.к. Овча Купел - ж.п. линия “София-Перник“), както и участъка от разширението на Линия 2, фаза 2 на проекта (от МС Джеймс Баучер до МС Витоша) с дължина 1,3 км и една метростанция. Столична община ще съфинансира проектите с 92 млн. лв. Финансирането на етап 1 от Линия 3 от ОПТТИ е на стойност 350 млн., етап 2 – 41 млн. и етап 3 – 10 млн.

Г-н Братоев представи схема за развитието на метрото в София.



Беше представена информация за инвестиционен проект за Линия 3 на метрото в София, както следва:

Одобрено трасе: **“бул. Вл. Вазов - Орлов мост - НДК - Красно село - ж.к. Овча купел”**: с дължина от 16 км с 16 метростанции; прогнозен пътнически поток - 170 хил. пътници/ден;

- **Етап 1 - “бул. Вл. Вазов - Орлов мост - НДК - бул. България - кв. Красно село”**- 8 км и 8 метростанции. Строителство – 7 км тунели по щитов метод и 1 км по НАТМ, метростанции – 4 по “Топ даун”- Милански метод, 2 по открит способ и 1 /МС “Орлов мост”/ - тунелно по модифициран НАТМ.

Статус: Начало на строителството трасе: 7 км и 7 МС – 05.01-09.01.2016 г. Времетраене на строителството – 3 г. и 9 мес. Начало 1 МС и 1 км - 10.2016 г.- времетраене 36 г.

Изграждане на ново депо - начало 01.12.2016 г. - времетраене 2 год. Доставка 20 метровлака - начало – 02.2016 г. - времетраене 3 год.

- **Етап 2 - “кв. Красно село - ж.к. Овча купел - Околовръстно шосе”** с дължина 4 км с 4 метростанции. Времетраене на строителството - 2,5 г. Начало - 01.2017 г.

- **Етап 3 - “бул. Ботевградско шосе - бул. Вл. Вазов“ /ж.к. Левски, кв. Герена/** и доставка 10 метровлака. Дължина 4 км и 4 метростанции. Времетраене на строителството - 2,5 г. Няма осигурено финансиране. Обща финансова потребност е на стойност от 140 млн. евро.

Инж. Братоев представи график за изграждане на Етап 1 и Етап 2 на проекта за Линия 3 на Софийското метро, както следва:

Етап 1

- **централен участък „МС 6 Парк Заимов – Център – МС 14 ул. Житница”** с дължина 7 км и 7 метростанции; строителство на тунел – 42 месеца; срок за изпълнение на участъка – 45 месеца;
- **участък от „МС 5 бул. Вл. Вазов - МС 6 Парк Заимов”** с дължина 650 м и 1 метростанция строителство – 28 месеца, срок за изпълнение на участъка – 30 месеца;
- **Доставка на подвижен състав с транспортна автоматика и управление на движението (СВТС система)** – 36 месеца; фирма доставчик е Сименс;
- **Депо** – срок за изпълнение и тръжни процедури – 27 месеца;
- **Комплексни пускови изпитания и въвеждане в експлоатация** – 6 месеца;

Етап 2

- **участък „ МС 14 ул. Житница – МС 18 Околовръстно шосе”** с дължина 4.3 км. и 4 метростанции – срок за изпълнение 32 месеца;

Г-н Братоев информира участниците в КН на ОПТТИ , че БФП на етап 1 е 350 млн. лева, в т.ч. КФ/ЕФРР – 298 млн. лв.; национално съфинансиране – 52 млн. лв; съфинансиране от общината – 83 млн. лв.; общо допустими разходи – 433 млн. лв

Инж. Братоев докладва за физическото изпълнение на Етап 1, както следва:

- Обособена позиция 1 - **3.51%**;
- Обособена позиция 2 - **9.40%**;
- Обособена позиция 3 - **3.51%**;
- Обособена позиция 4 - **7,33 %**;
- Инженер консултант – **8,51 %**

Беше представена информация относно финансовото изпълнение на Етап 1 (млн. евро), както следва:

Видове разходи	Финансов план	Изплатени от Бенефициента средства	Верифицирани от УО разходи	Оставащи за верификация от УО разходи	Степен на финансово изпълнение	Степен на финансово изпълнение от предходния отчетен период
ОБЩО:	433	47,2	0.00	38,2	10.9 %	0.00 %

Участъкът на етап 1 ще бъде изграден със специална тунелопробивна машина /щит/ за изграждане на двупътни тунели с диаметър 9,5 м, която ще тръгне от Красно село и ще стигне до Театър „Зад канала“. Машината (1600 т) е в процес на производство, произвежда се в Германия.

Г-н Братоев информира относно дейностите по изграждането на новите метростанции, както следва:

- **МС „Театър Зад канала“** – произвеждат се шлицови стени (60 м изградени), покривната плоча и вътрешните конструкции;
- **МС „Орлов мост“** – начало на строителството 05.01.2016 г; ще бъде построена по модифициран нов австрийски способ.
- **МС „Патриарх Евтимий“** – изгражда се по Топ Даун метод; в момента се изграждат шлицовите стени; спряно е движението по бул. Евтимий за 14 месеца, след което ще бъде възстановено.
- **МС „НДК 2“** – строителството е в напреднал стадий; в момента се изпълняват шлицовите стени, след това ще се изгради покривната плоча.
- **МС на бул. България** – изгражда се по открит способ; станцията ще бъде изградена по топ даун метод; изграждат се шлицовите стени; ще се изгради и естакада за пресичане на бул . България и бул. Гешов, не е финансирано с евросредства.
- **МС ”Красно село” под кръстовището на бул. „Цар Борис“ III и ул. Житница** – налага се преместване на трамвая

Г-н Братоев информира, че за новите участъци е осигурен нов подвижен състав за Линия 3 - модел Инспиро с алуминиево купе и опция за автоматично движение. Производство на фирма Сименс. Автоматиката на влаковете ще позволява автоматично управление на влаковете. Ще бъдат изградени прозрачни предпазни автоматично отваряеми врати по пероните на метростанциите от линия 3 с височина 1,5 м с цел предотвратяване на инцидентите.

Г-н Братоев представи информация относно разширение на линия 2: участък “МС Джеймс Баучер (МС II-11) - МС Витоша (МС II-12)” и съоръжения за смяна на посоката на движение след МС “Витоша” /2014-2016 г./, както следва:

- Дължина – **1,3 км** подземни;
 - Брой станции - **1 подземна**;
 - открит способ в укрепен изкоп и прилежаща инженерна инфраструктура.
 - Постигната тръжна цена - 22 млн. евро /17 млн. евро/км /: Фаза 2 – 11 млн. евро.
 - Срок на строителството - 22 месеца с начало – м. август 2014 г.; край – очаква се да бъде открита в края на м. юли 2016 г.
 - Статус – завършено основно строителство. Извършват се единични изпитания на съоръженията. Предстои започване на комплексни пускови изпитания.
- Метростанцията е изградена по т.нар. топ даун метод.

Г-н Братоев представи снимков материал на архитектурния проект на МС „Витоша”.

В заключение **г-н Братоев** обобщи основните параметри и обществени ползи от “Разширението на метрото в София”, включено в ОПТТИ 2014-2020г., както следва:

Обща дължина на разширението:

- на Линия 2 – **1,3 км с 1 метростанция**;
- на Етап 1 и Етап 2 на Линия 3 -**12 км с 12 метростанции**;
- общ размер на финансирането /за 4 години/ - 401 млн. евро ОПТТИ;
- местно съфинансиране – 92 млн. евро.

Основни обществени ползи от проектите, предвидени за реализиране през програмния период на ОПТТИ 2014-2020 г.:

- Прогнозен брой пътници от участък МС 2 – 11 - МС 2 - 12 - **20 хил. пътници на ден**
- Прогнозен брой превозвани пътници от Етап 1 и Етап 2 на Линия 3 - **130 хил. пътници на ден**
- Общ брой превозвани пътници с метрото след завършването на участъка от Линия 2 и Етапи 1,2 на Линия 3 през 2019 г. – **над 500 хил. пътници дневно**;
- Допълнително спестено време от пътуване в МГТ – **45 хил. часа дневно**
- Намаление на трафика от Е 1 и Е 2 на Л 3 - **над 20-25 % по трасето на линията**;
- Допълнително намаление на вредните газове /само от Етап 1 и 2 на Л 3/– **24 хил. тона годишно**
- Дял на метрото в системата на градския транспорт след завършването на проектите от ОПТТИ 2014-2020 г. - **над 45 %**

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)	35 х.т.г.	65,5 х.т.г.	90 х.т.г.
Спестено време на гражданите на София (хиляди човекочаса дневно)	70	95	160

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

Представяне на информация за подготовката и изпълнението на Лот 3 на АМ „Струма“ и Прехвърляне на дейности от НКСИП към бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“

Думата бе дадена на г-н **Лазар Лазаров** (Председател на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“), който информира, че ще представи извършените дейности по обект „Струма“, Лот 3 и сливане на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

Г-н Лазар Лазаров, започна с информация за сливането на НКСИП с АПИ. От 15 април 2016 г. бе взето решение със срок 1 месец, НКСИП и АПИ да се обединят като по този начин се сливат двата административни капацитета на двете администрации, за да работят още по-пълноценно.

След успешно приключване на ОПТ 2007-2013 г., АПИ остана с един действащ договор и един договор под въпрос. Това са продължението на Западна дъга 2 и тунела под Шипка, който ще се финансира, ако има останали средства по програмата. Решението за сливане е в сила и АПИ го изпълнява, заключи г-н Лазаров.

Г-н Лазар Лазаров продължи, с презентация за изпълнението на Лот 3 на АМ „Струма“. Към настоящият момент за финансиране и изграждане на участъци 3.1, 3.3 и тунел Железница има подписан договор за БФП на стойност близо 740 млн. лв. от 25.09.2015 г. За участъци 3.1 и 3.3 има сключени договори с изпълнители. Извършват се дейности по отношение на проектантска дейност и има предоставени решения и по участък 3.1 и 3.3, които се съгласуват с пътната администрация. Има сключени договори за строителен надзор, като дейностите вече са започнали в частта си по съгласуване на проектите. По отношение на участък 3.2, който е и най-дискутирания участък, има над 10 подготвени решения. За последния вариант, дълъг двутръбен тунел с дължина от 15 км има изготвен ОВОС, но през последните месеци се изтъкват геоложки проблеми по отношение на тунела, които включват минаване през разломна зона и наличие на токсичен газ. **Г-н Лазар Лазаров** добави, че е изтекла и валидността на доклада за Оценка на въздействието върху околната среда и е необходима нова разработка, която вече е възложена на изпълнителя. Използват се много алтернативи за разработване на най-оптималния вариант, който да удовлетвори всички изисквания, както екологични така и технически за преминаването през Кресненското дефиле. В 16-километровия участък, който остава за изграждане има много идейни решения, като по преценка на АПИ има решение което ще удовлетвори много от изискванията. Той разясни накратко какво представлява решението, като преди това отбеляза, че е почерпен европейски опит при разработването му. Базира се на разделяне на двата потока на движение, като се търси източен вариант за преминаване в едната посока. Икономически вариантите са обосновани и се сравняват с дългия тунел, който е бил вариант до преди 2 години. На база технически параметри, като скорост на придвижване, експлоатационна скорост, пропускателна способност на съоръжението се търсят варианти, които да са алтернатива за преминаването на трафика в посока Гърция и обратно. Той отбеляза, че с изграждането на участък 3.1 и 3.3 ще останат 16 км, които ще представляват проблем по отношение на експлоатация и пътна безопасност. Търси се решение, което да може да бъде изпълнено бързо. Г-н Лазаров предупреди, че изпълнението на 15 км тунел няма да приключи в рамките на този програмен период, тъй като такова съоръжение се изгражда за около 10 години. Той изрази надежда да се открие вариант за техническо решение, необходимо за решаване на проблема в участъка.

Г-н Лазар Лазаров заключи, че обекта поражда много въпроси, както в обществото ни така и в ЕК и сред консултантите. Има подаден формуляр за кандидатстване в ДЖАСПЪРС и се очаква дискусия по него. Той изрази надежда, за положителна промяна и развитие.

Г-жа Василева благодари за изчерпателната информация и поиска разяснение за извършените дейности относно тунела под Житница.

Г-н Лазар Лазаров обясни, че е стартирала тръжна процедура за избор на изпълнител на строително-монтажните работи до проектирането. Още на ниво подаване на оферти има жалба

до КЗК. Жалбата е отхвърлена и е входирана към ВАС. Процедурата е спряна до представяне на решение.

Г-жа Василева благодари за уточнението и изрази надежда при наличие на ново техническо решение за преминаване през участък 3.2 на АМ „Струма“ то да се съобрази с направеното до сега, както и с 4-те варианта на мултикриериалния анализ или поне да е подвариант на анализите. Тя добави, че всички заинтересовани страни трябва да са запознати с варианта на ранен етап и той да бъде комуникиран предварително, най-вече с екологичните организации. Тя напомни, че в най-скоро време ще очаква среща или кръгла маса където да се представи евентуален нов вариант или потвърждение на стар.

Г-н Лазаров потвърди, че решението за участък 3.2 на АМ „Струма“ ще е подвариант на 4-те варианта на мултикриериалния анализ.

Г-жа Василева даде думата на **г-н Иван Димитров** (представител на НПО в областта на екологията), който потвърди, че решението за две отделни трасета ще бъде подкрепено от екологичните организации, тъй като при евентуално затваряне на едното трасе, трафика може да бъде пренасочен през другото, като отбеляза, че най-важен е човешкия живот.

Г-жа Василева благодари и даде думата на **г-н Румен Михайлов** (представител на НПО в областта на транспорта). Той изказа мнение за качеството при изпълнението на магистралите при тяхното завършване – по отношение ландшафтното оформление. Той призова завършването на Кресненското дефиле да е на световно ниво, отчитайки интересите на водачите, еколозите и гражданите, които искат да се любуват на това дефиле. Той препоръча да бъдат изградени паркинги и други съоръжения, за да може гражданите да се любуват на дефилето. Той поздрави г-н Братоев за дърветата, които засажда при строителството на метрото. Призова за визуално оформление на обектите.

Г-жа Василева изрази съгласие и добави, че УО не верифицира част от разходите заради липса на залесяване и благоустройство на района. Даде думата на г-н Лазар Лазаров за отговор.

Г-н Лазар Лазаров изрази съгласие, че има пропуск в ландшафтното оформление на завършените обекти. Той увери, че се предприемат стъпки в тази посоки, част от тях добиват световна известност, а именно тези по отношение използването на угайките от пречиствателните станции. Подготвят се нови участъци за тестване на метода. Изграден е селфи паркинг на АМ „Струма“ ЛОТ 2, който позволява гражданите да наблюдават разкриващата се гледка към Рила Планина.

Г-жа Василева отново даде думата на **г-н Михайлов**, който поиска разяснение дали се съгласува ТОЛ системата с жп тарифите, като разшири въпроса си, включвайки тарифите на метрото и останалия градски транспорт. Той отбеляза, че иновативни проекти в тази сфера са добра възможност за реализиране по програма Интелигентни транспортни решения. Добави, че едно интелигентно решение е да се обвържат всички видове транспорт, за да се улесни гражданина в придвижването от т. А до т. Б, което би било полезно за всички.

Г-жа Василева потвърди, че това ще бъде взето под внимание, като добави, че АПИ е съгласувала ТОЛ системата, по-скоро размера на тарифите за ползвателите на пътната инфраструктура с жп транспорта. **Г-жа Василева** даде думата на представителите на ЕК за заключителни думи и коментари.

Закриване на заседанието

Г-н Владислав Пишкорц (ГД „Регионална и урбанистична политика“, ЕК) информира, че г-жа Павлова се е срещнала с генералния директор по екологична и регионална политика на ЕК, който е посъветвал българските власти да направят солиден анализ за алтернативите в Кресненското дефиле. Този анализ трябва да се направи в тясно сътрудничество с ДЖАСПЪРС. Той напомни, че много пари са инвестирани в изграждането на административния капацитет на НКСИП, с оглед да има полза за пътния сектор в България. След взетото решение да се слее

НКСИП с АПИ, трябва компетентността да бъде съхранена, за да има полза от вложените усилия. От ЕК искат да се уверят, че има приемственост. На второ място, призова да се провежда отворен диалог с НПО организации. Той е получил копие на писмо от такава организация като има информация за оплаквания от тяхна страна, че в близките 5 месеца не е имало среща на комитета за АМ „Струма“. Г-н Пишкорц се върна на въпроса за ОВОС при пътните проекти. Той изказа своята увереност, че ДЖАСПЪРС ще прегледат всички варианти, които ще се подготвят, но е необходимо те да бъдат много добре изготвени.

Г-жа Василева благодари за коментарите и изрази увереност, съгласно представеното от АПИ, да има приемственост с НКСИП по отношение подготовката на АМ „Струма“. Тя също призовава по-скоро да има среща за обсъждане на вариантите.

Г-н Пишкорц добави, че вижда количеството работа която е извършена и тя е впечатляваща. Дейностите по метрото са отличен пример, който да се следва и от други държави-членки. Същото е впечатлението за жп дейностите, вижда се колко трудности се срещат, същото важи и за пътната инфраструктура. Той увери, че от страна на ЕК признават положените усилия за изпълняване на приоритетите на програмата, спазвайки европейските правила, вкл. и правилата на ЗОП. Целта е да не се загубят европейски средства. Той призова да се продължава в тази посока.

Г-жа Василева благодари, на всички членове на КН, ЕК, ДЖАСПЪРС, ЕИБ и бенефициенти за присъствието и закри петото заседание на КН. Като добави, че предстои много работа по новата програма.

Резюме на решенията на КН от втория ден на заседанието

Решение 2: КН на ОПТТИ прие първото изменение на ОПТТИ.

Решение 3: КН на ОПТТИ прие Годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. за изпращане към ЕК.

Решение 4: КН на ОПТТИ одобри индикативния план за оценка и даде съгласие УО да го изпрати за финално съгласуване от ЕК.

София, 07.07.2016 г.

**Председател на КН на ОПТТИ и
Ръководител на УО на ОПТТИ:**

/Ив. Московски/

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

/Г. Василева/

Проверен от:

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

/Н. Дечев/

Изготвен от:

Миглена Белякова – главен експерт, дирекция КПП:

Стелиана Караиванова – главен експерт, дирекция КПП:

Васил Станев – старши експерт, дирекция КПП:

Мая Тодорова – старши експерт, дирекция КПП:

Людмила Грънчарова – старши експерт, дирекция КПП

Момчил Марков – експерт, дирекция КПП: