

Стенографски протокол!

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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

VII ЗАСЕДАНИЕ

6 юни 2017 г.

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Галина Василева (Председател на КН на ОПТИ): Колеги, добър ден на всички – на уважаемите членове на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, на представителите на Европейската комисия, на инициативата ДЖАСПЪРС, Европейска инвестиционна банка, чиито представители ще се присъединят утре.

Имам честта и удоволствието за пореден път да ви приветствам на Комитета за наблюдение – 7-ми поред от новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за периода 2014 – 2020 г. Днес и утре ще проведем заседанието на Комитета за наблюдение. Всички имате дневния ред. Днес бе по-натоварено, заради посещението, което направихме на изграждащия се в момента лот 3.3 от автомагистрала „Струма“, но мисля, че беше полезно и интересно за всички. Съгласно дневния ред ще направя съвсем кратко резюме за приключване на старата Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013, след това ще продължим с презентациите на всички бенефициенти, а в утрешния ден и на управляващия орган за ОПТИ. Имате ли някакви предложения за допълнение към програмата? Приемаме дневния ред и следваме, както е по програма. Както казах, ще започна с кратко резюме за изпълнение на старата Оперативна програма. Информацията е позната на повечето от нас, но има и нови членове на Комитета, както и нови колеги, за които мисля, че едно кратко резюме няма да бъде излишно. Окончателният доклад за изпълнението на ОПТ бе изпратен до Европейската комисия чрез системата SFC 2007 в рамките на крайния срок, който беше 31.03.2017 г. – това беше срокът за всички оперативни програми. Програмата финансира общо 120 проекта, включително 25 инвестиционни, 11 от които са големи, т.е. над 50 мил. евро.

Проектите са основно за развитие на транспортната инфраструктура по направление на Тен-Т мрежата по 5 приоритетни оси. Те са за жп инфраструктура, пътища, интермодалност, подобряване на условията за корабоплаване, както и проекти по техническа помощ. Финансовите резултати в окончателния доклад по сертификация са следните: сертифицирани средства по двата фонда – кохезионен и Европейски фонд за регионално развитие и национално съфинансиране общо в размер на 2 073 549 490,37 евро или малко над 2 000 000 000 евро са включени с последния сертификат. Това са сертифицирани разходи, разбира се, предварително проверени, платени, верифицирани, включени в окончателното салдо към Европейската комисия. Това е целият бюджет с националното съфинансиране, тази цифра представлява 98,57 % от общия бюджет на програмата. Добрият резултат е плод на работата от началото на програмния период, но главно на положените усилия по приключване на всички проекти и програмата, през последните две години 2015 и 2016 г. В началото на 2015 г. Управляващият орган на Оперативна програма „Транспорт“, съвместно с Европейската комисия разработи план за действие, за успешно приключване на програмата, в рамките на програмния период, както и за подобряване на финансовите резултати. Всички предложени промени в него доведоха до препрограмиране на двете оперативни програми – на старата и на новата, също така и до промяна на решенията на Европейска комисия, за одобрение на големи проекти, но всички тези усилия си струваха, тъй като в резултат на тези и на други мерки, които се реализираха в рамките на 2015 г., рискът от загуба на средства беше сведен до минимум. От друга страна бенефициентите положиха огромно усилие, благодарение на тяхната съвместна работа с изпълнителите на незавършилите обекти, успяха в голяма степен да преодолеят натрупаното закъснение за някои ключови пътни и жп проекти, където имаше изоставане в сроковете, извън първоначално определения срок за завършване, като техният напредък чувствително подобри финансовите показатели и допринесе за постигане на заложените цели и индикаторите на програмата. Така със съвместни усилия на всички заинтересовани страни, най-вече на Министерство на финансите, бе преодоляно и предизвикателството да се усвоят необходимите средства за завършване на тези големи проекти след края на 2015 г., да бъдат завършени в обема, в който те са одобрени от Европейската комисия. В бюджетните прогнози на АПИ, бяха заложените средства за завършване на обхода на Габрово, а на НКЖИ бе отпусната временна безлихвена финансова помощ в размер на 318 мил. лв. В края на 2015 г. не бяха завършени изцяло някои основни проекти – това са трите големи железопътни проекта Септември – Пловдив, Пловдив – Бургас и Първомай – Свиленград, двете гари – модернизацията на гара София и гара Бургас и интермодалния терминал в гр. Пловдив, както и обхода на гр. Габрово. През 2016 г. продължи довършването им като през първата половина на 2016 г. бяха завършени двете гари и интермодалният терминал в Пловдив. През втората половина на 2016 г. продължи процесът по окончателното завършване и последователно въвеждане в експлоатация на отделни позиции на трите големи жп проекта. Към 30.03.2017 г. в окончателния доклад за изпълнение на Оперативната програма - за нефункциониращ проект бе обявен само един, а именно модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив. Оставашият малък обем от довършителни работи, по отделни позиции на този обект, са невъзпрепятстващи функционирането на гарите и междугарията, по трасето на жп участъка Септември – Пловдив. Особено е, че този проект включва изграждане на системи за сигнализация на участъка от Септември до Пловдив и телекомуникации на цялото трасе от София до Пловдив. Очакваме целият проект да приключи през август тази година, след което да бъде докладвано до Европейската комисия за неговото окончателно завършване - обектът е в експлоатация и към този момент. Другият нефункциониращ проект, обявен в окончателния доклад за изпълнение на програмата, е строителството на обхода на гр.

Габрово. Към момента той е с 50 % изпълнение и очакван срок за завършване, септември 2018 г. Това е единственият инфраструктурен проект, който АПИ не можа да завърши в срока, в рамките на програмния период. Той беше частично финансиран от ОПТ и ще бъде дофинансиран със средства от националния бюджет през 2017 г. и 2018 г. Останалите пътни инфраструктурни проекти бяха успешно въведени в експлоатация в срока на допустимост на разходите, всички знаете това е автомагистрала „Струма“, „Марица“, Западна дъга на СОП, Кърджали – Подкова и др. Няма да изброявам другите проекти на останалите бенефициенти както казах в началото, проблемни бяха ключови обекти в пътно-железопътния сектор, но успешно завършиха инвестиционните проекти, които се финансираха от приоритетните оси за Метрото, водни пътища и други проекти по техническа помощ. Най-общо равностметката показва, като индикатори - реконструирани са 500 км жп линии, изградени са 260 км нови автомагистрала и 50 км пътища 1-ви клас, 20 метростанции и 21 метролинии, 1 интермодален терминал в гр. Пловдив, 3 обновени жп гари, системи за управление на трафика по р. Дунав и в акваторията на Черно море и други проекти, които помогнаха за подготовката на проектите, финансирани от новата Оперативна програма. Окончателният доклад за изпълнението на старата оперативна програма е качен на интернет страницата на ОПТ и всеки би могъл да се запознае с неговото съдържание, но за членовете на Комитета за наблюдение, мисля че информацията е абсолютно ясна. Давам Ви думата, ако имате някакви изказвания, но не бих желала да се впускаме в някаква пространна дискусия. Имате думата. Приемам, че няма коментари и изказвания. Усилията сега са в ОПТТИ, като искам също да отбележа, че работата на Управляващия орган не е свършила със старата програма, отгук нататък предстои думата на одиторите на Европейската комисия и съответно след това и нашата работа. Тези два проекта, за които споменах, да бъдат завършени - обхода на гр. Габрово и Пловдив – Септември, да може да ги докладваме и тях, за да се пристъпи към наистина окончателно приключване на програмата.

РЕЗЮМЕ ПО ПРИКЛЮЧВАНЕТО НА ОПТ 2007-2013 Г.

Г-жа Галина Василева: Продължаваме със следващите точки от дневния ред. Днес ще чуем всичките бенефициенти, техните доклади за проектите, които се финансират от Оперативната програма. Преди да дам думата на НКЖИ - техните проекти в този програмен период са с огромен бюджет, като сложим механизма за свързване с Европа, става 1 милиард евро. През тези години се опитваме да вкараме новата програма в стабилен ритъм на изпълнение, но за съжаление финансовите показатели към днешна дата показват, че все още не може да се похвалим с това. Основната причина е, че все още не е регистриран значителен тласък на някои големи ключови проекти, те отново са в пътни и железопътния сектор. Изключвам проекта за разширение на метрото. Първият етап е одобрен от Европейската комисия, а вторият е пред одобрение. Строителството е с напредък над 30 %. Оперативната програма през този програмен период финансира 6 големи проекта, от които 2 са за метрото, останалите 4 са в пътни и железопътния сектор, това са двата големи железопътни проекта Елин Пелин – Костенец и Пловдив – Бургас, фаза 2, както и „Струма“, разделена на две. Възприе се подходът, да се финансира чрез два формуляра за кандидатстване, с оглед различната степен на подготовка на двата проекта. За тези 4 проекта, не виждаме този необходим напредък все още, който би следвало да бъде към настоящия момент. Това се дължи преди всичко на бавния процес на подготовка на формуляри за кандидатстване. Бавната и трудна координация по работата с подготовката и одобрението на формулярите за кандидатстване до издаване на становището за завършеност от „Джаспърс“, както и до финалното одобрение от Управляващия орган - от друга страна подценяване на срокове и поети ангажименти от

страна на бенефициентите. Оказва влияние също така и продължаващото закъснение на тръжните процедури за строителни договори, чиито срокове за изпълнение са критични. След като видим напредъка за всеки един проект, ще стане ясно кои договори действително са на края на програмния период, опасявам се да не излизаме дори и от него. Въпреки че има обективни причини, които са свързани със сложността на проектите. Мисля, че напредъкът и представянето на проектите към този момент, можеше да бъде далеч по-добър и се надявам, че днес, след като чуем всички доклади, ще можем да направим изводи за състоянието и причините и да си дадем отговор, дали оттук нататък бихме могли да си позволим да продължаваме с тези бавни темпове. Съжалявам, че давам старт на днешното заседание по този начин, мислех да го направя в утрешното заседание, когато представям напредъка на програмата, но нека да имаме това едно наум след като чуем всички доклади на колегите.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Давам думата на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, да представи информацията за изпълнение на проектите по ОПТТИ, в железопътния сектор. Г-жо Чакърова, заповядайте!

Г-жа Мария Чакърова (НКЖИ): Благодаря за възможността дадена на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ да представим нашите проекти, финансирани по ОПТТИ. Съгласно плановете за участие на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в ОПТТИ, планирали сме за подаване 20 формуляра за кандидатстване. На първия слайд съм се опитала да дам кратко резюме на резултатите до момента и мисля, че те донякъде ни дават основание за повече оптимизъм от резюмето, което направи г-жа Василева. Искам да кажа, че ние се учим и мисля, че ставаме все по-добри, с всеки програмен период, от гледна точка на един от най-големите бенефициенти мога да кажа, че и институционално получаваме все по-добра подкрепа при подготовката и изпълнението на проектите. По приоритетна ос 1, ние имаме планирани за подаване два проекта, два формуляра за кандидатстване за големи проекти, два за малки проекти, един проект по техническа помощ, петте формуляра вече са подадени. Три от тях са одобрени, два са в процес на одобрение, като се надявам, че в най-скоро време ще бъдат одобрени. Ще започна с проекта за Пловдив – Бургас, фаза 2, който е типичен пример за приемственост между ОПТ и ОПТТИ, няма да чета индикаторите и целите на проекта, ще отбележа само основното, което ги свързва и допълва един с друг, а именно постигането на конкурентоспособност на железопътния транспорт, спрямо новоизградената автомагистрала, достигане на скорости съпоставими и конкурентни на движението на автомобилен транспорт, включително пътнически и товарен. Специфични са дейностите по този проект, бихме могли да кажем, че това е по-сложната, по-високо специализираната част от довършването на направлението по железопътната линия Пловдив – Бургас. Формулярът е още в процес на довършване, въпреки че не е разписан, имаме сключени два договора за строителство за участъка Скугаре – Оризово – Стражица – Раковски, съответно тръжната стратегия на проекта, един общ договор за оценка на съответствието и строителния надзор. Предстоящите дейности, които са ключови в момента, както споменах, одобрението на формуляра за кандидатстване и проблемите, на които в началото акцентирах, като основни пречки пред подготовката и изпълнението, на всички проекти свързани с линейна инфраструктура, одобрението на ПУП-овете, съгласуването с външни институции, общини и т.н.

Вторият голям проект по ос 1 на Оперативната програма е най-големият, който НКЖИ управлява за този програмен период, не само по ОПТТИ, но и по останалите проекти, финансирани по механизъм за свързаност на Европа. Проектът има не само целите, които споменах, за Пловдив – Бургас, специфична цел, различаваща го от другия проект е отстраняването на тесни места, за повишаване на скоростите и постигане на оперативна съвместимост, което става с изместване на трасето и планирано изграждане на изключително сложни технически съоръжения, виадукти, мостове, може да видите в индикаторите за проекта. Напредъкът на проекта, тук е с една стъпка по-назад, свързано е със забавяне. Обявяването на строителни търгове е свързано с изключителна сложност на подготовка на техническите спецификации, предвид съоръженията, които предстои да бъдат изградени. Мисля, че сме го преодолели, макар и с малко повече цена във времето, отне ни повече време, но мисля, че вече сме във фазата, която имаме уверението, че до края на юни, ще можем да обявим строителните процедури по този проект. Както се вижда, освен сложността в техническите решения, които трябваше да бъдат взети в този проект, се повтарят отново проблемите със съгласувателните процедури между общини и одобрение на ПУП-овете, като при всички линейни обекти има много засегнати, не само публични администрации, частни организации, физически лица. Не всички са любители на железопътния транспорт или може би не всички са силно въодушевени от оптималните решения, които се взимат за изграждане на железопътната линия. Няма да отделям повече време за двата големи проекта, макар че за тях би могло да се говори много в технически аспект. В края на моята презентация ще добиете визуална представа за най-големия участък по линията Пловдив – Бургас, как съгласно проекта трябва да изглежда линията, след неговата реализация? Освен двата големи проекта, в които действително имаме известно забавяне с напълно реалната възможност да бъде компенсирано по ос 1, имаме внесени и одобрени два формуляра за малки проекти. Проектите са малки по стойност, но с гигантско значение за постигане на крайните резултати по направлението на двете линии, по които се изграждат, Първият - трите тягови подстанции Бургас – Карнобат – Ямбол, свързани са с първия голям проект, който представих – Пловдив – Бургас, фаза 2. Другият проект е за четирите надлеза, които се изграждат по втория голям проект по линията София – Пловдив, участъка Септември – Пловдив, тяговите подстанции са със значителен напредък, както може да видите от предоставените снимки. Вторият малък проект е изграждането на четири броя пътни надлези, с които окончателно се постигат ползите от модернизацията на участъка Септември – Пловдив чрез премахванията на пресичанията на едно ниво. Сключени са 4 договора, платени са аванси на изпълнителите и двата проекта се изпълняват в сроковете по договорите си и ще бъдат комплектовани до края на годината. Последният формуляр за кандидатстване по ос 1 е проектът за техническа помощ на железопътната линия София - Радомир – Гюешево, граница с Република Македония, един изключително актуален, доста чувствителен проект във връзка с осъществяването на железопътна връзка между Македония и България, тази чувствителност е провокирана от изпълнението на проект от страна на колегите от Македония. Те вече приключиха техния проект за техническа подготовка, обявили са процедурите за строителство, имат осигурено финансиране за изграждането на линията към българска граница и тук вече нещата стават още по-чувствителни, тъй като това преминаване на границата се осъществява с един общ тунел, т.е. дори колегите от Македония да изпълнят техния проект, ако ние не направим нашия проект, вложеният ресурс, човешки потенциал и финансиране от тяхна страна би бил безсмислен от бездействие от наша страна. Това което правим по проекта - разделен е на два лота - лот 1 от София до Радомир е в процес на приключване на проекта. Остават познатите проблеми с подготовката за одобрение на ПУП-овете. По ос 3 нашите усилия са съсредоточени върху изграждането на три

пътнически хъба, защото тези гарови комплекси не са просто гарови здания, а места, където гражданите ще могат да се прехвърлят от един на друг вид транспорт, в случая автомобилен, автобусен и градски транспорт и техните проекти са така направени, че да осигурят съответствие с изискванията за транспортна достъпност до различните видове транспорт, както и наше задължение е да изградим условия за граждани с увреждания, да им осигурим достъп, да осигурим визуализация. Тези гари са избрани неслучайно, те са по направленията, които изграждаме и подобряваме движението, т.е. там, където железопътният транспорт очакваме да стане силно атрактивен за пътниците. Очакваме повишаване на пътничеството в тези направления. Ос 4 е най-чувствителна, с най-голяма синергия, въздействие и перспективи. За целта, тъй като ние не сме с богат опит в изграждането на интелигентни транспортни системи, потърсихме съдействие и ни беше оказано такова от страна на Европейска инвестиционна банка, с които подписахме договор и техни специалисти ще ни съдействат. Сега ще ви представя проектите, които са предложени за финансиране по тази ос, но няма да изброявам за всеки един от тях. В резюме - договорът с Европейска инвестиционна банка е подписан, ние очакваме техните експерти. Имаме известна готовност за част от проектите, но всички са на фаза, че трябва да бъдат прегледани и ревизирани от хора, които имат значителен опит в тази сфера, а ние не се хвалим с такъв. Първият проект е за изграждане на ИТИСИЕС, т.е. система за сигурност и безопасност на железопътните превози в участъка Русе – Каспичан. Участък Русе – Каспичан е изведен в стратегията на НКЖИ, като приоритетно направление преди събитията, които наложиха неговото изстрелване в орбита на най-приоритетен проект, за осигуряване на безопасност. За него има изготвен технически проект, свързан със следващия, който е за изграждането и внедряване на ИТИСИЕС система. Също заложи в националния план за развитие на RTMS, както и одобрената национална стратегия за внедряване на RTMS. Следващият проект е свързан с изграждането на управление за движение на влаковете, свързано с участъка София-Септември. Докомплектоването на системата с GSMA е изпълнено по проект за модернизация на участъка Септември – Пловдив, за цялата линия София – Пловдив. Нашите проекти непрекъснато установяват тази връзка на приемственост и са в единна симбиоза за получаване на крайни резултати. Следващият проект по ос 4 е интегрирана с-ма за билетоиздаване. Проектът е в напреднала фаза и сме готови за внасяне на формуляр за кандидатстване, след като колегите от АВ се произнесат дали нашите виждания съответстват напълно на европейската концепция за развитие на тази услуга. Другият проект по ос 4, който е от изключителна важност за НКЖИ е системата за управление на влаковата работа и изграждане на контролни точки. Формулярът за кандидатстване е в процес на подготовка, по същия начин очакваме контролните точки, гарантиращи безопасност на превозите, така както и системата за управление на влаковата работа.Както обобщих в началото - изчакаме, имаме значителна степен на готовност, изчакаме колегите от АВ да потвърдят заложените от нас технически спецификации и цели на проекта. Приоритетна ос 5 – проект за техническа помощ за модернизация на железопътната линия София – граница с Р Сърбия, няма да се спирам в подробности на проекта. Както виждате, приоритетните ни проблеми за проекти за техническа подготовка са насочени във връзките със съседните държави по основни европейски коридори, в пълно съответствие с политиката на Европейски съюз. Част от този проект е приключен и в процес на изпълнение с проекта финансиран по участъка Волуяк – София. Основните проекти заложи в ОПТТИ са програмирани в периода 2012, 2013, 2014 г. През това време в световен аспект, а и най-вече на района на Балканите настъпиха значителни, бих ги нарекла геотранспортни промени в схемата на движение на товари и пътници. Китай се активира, Турция се активира, строят на север, стоят на юг, строят интермодални терминали и това наложи след един експертен анализ през края на 2015 началото на 2016

г. НКЖИ да си изясни, че трябва аргументирано да докаже нейните приоритети за развитие в направление север – юг. За целта ние сме подготвили техническо задание за изготвяне на това проучване. За момента от нашия експертен анализ няма противоречия с посоката, в която вървим за развитие на тези проекти, които се финансират към момента или са планирани за подготовка за програмен период 2021 година. След това, но ние трябва да сме готови и да потвърдим допълнителните направления, които да се развиват за този програмен период. Затова планираме изготвянето на такова проучване за развитие с актуални данни. Следващият проект – това е въвеждането на ел. архив. Във връзка с проучването, което колегите изготвиха, бяха преброени т.нар. архивни единици, които на практика представляват класьори. Класьорите, само по ОПТ са с бройка от 11 хил. Това е без чертежите, без проектите. На проектите се правят поне по няколко варианта, исках да подчертая значимостта на този проект, който изглежда малък на фона на милионите, които искаме за строителство. Сега всичко това ще бъде индексирено, изведено компютърно, ще може от офиса всеки експерт да посочи и намери лесно мястото, където се намира конкретният документ – това е идеята на самия проект. Благодаря Ви за вниманието! Сега ще погледаме филмчето, което се надявам да е по-интересно от презентацията за аудиторията.

Следва кратък филм.

Г-жа Галина Василева: Благодаря на Мария Чакърва за филма, който демонстрира участък от Пловдив – Бургас - Оризово – Михайлово, за който в началото споменах, че ще е един от критичните и трудни участъци, като срок. Предстои техническо проектиране и изграждане, така че трябва още доста време, но както чухме, имаме уверението, че в рамките на месец юни последователно ще бъдат обявени и търговете за тези договори, които наистина са критични от към срокове и са трудни за изпълнение. Имате думата за въпроси и коментари. Г-н Станев?

Г-н Вълко Станев (БХК): Вълко Станев, Български хелзинкски комитет. Благодаря за изчерпателната презентация. Имам два съвсем кратки въпроса. Първият - четирите надлеза, които ще бъдат изградени - от типа на Коматевския надлез ли са или са от друг тип? И втори въпрос - след закриването на спирките „Свобода“ и „Черна гора“ се увеличава междугаровото разстояние. В този случай се увеличава и пътуването от гара до гара, повишаването на пропускателната способност, със системата за броячи на оси ли ще бъде осигурявана или с проходни светофари? Благодаря Ви.

Г-жа Василева: Със сигурност от НКЖИ трябва да ви отговори някой проектант или консултант.

Г-н Красимир Папукчийски (НКЖИ): Аз ще взема думата. Добър ден на всички!

Г-жа Василева: Г-н Папукчийски, заповядайте!

Г-н Папукчийски: На първия въпрос – четирите надлеза ще бъдат с конструкция товаро-бетонова, не знам г-н Станев какво разбира под „от типа като Коматевския ли е“? Там премиването на автомобилния път става под железопътната линия, така че не можах да разбера въпроса, а по втория въпрос както видяхте от филма, пътят става двупътен участък с автоблокировка с броячи на оси, като скоростта на движението е 160 км/ч по единия път, така че пропускателната способност се подобрява, от гледна точка на графика на движение на влаковете. Благодаря!

Г-жа Василева: Изчерпателен ли е отговорът?

Г-н Вълко Станев: Преди около две години се вдигна доста голям шум за точно този надлез, който свързва Транспортна болница–Пловдив и „Каспела“, стигна се и до

Областна управа и протести на граждани, моят въпрос беше дали ще бъдат такива прелезите, които са само за пешеходци, защото виждам, че и четирите прелеза са в района на гари и на спирки. Просто това исках да разбера.

Г-н Папукчийски: И четирите надлеза са автомобилни, не са от рода „Пасарел“ - само за пешеходци, така че те свързват двете страни на населените места, както на с. Златитрап, така на гр. Стамболийски, така на с. Триводици, така също и на с. Ковачево. Автомобилни надлези, които могат да се ползват и от пешеходци. Благодаря още веднъж!

Г-жа Василева: Благодаря г-н Папукчийски, имате думата за други въпроси и изказвания по представените проекти от НКЖИ. Добре дошъл на Марек Теплански, давам Ви думата за въпроси вероятно?

Г-н Марек Теплански (ЕК): Благодаря! Имам няколко въпроса по отношение капацитета на НКЖИ. Как е компанията този програмен период по отношение на капацитет и ресурси за по-гладко изпълнение на проектите, спрямо предходния период - 2007-2013. Където бяха срещани трудности както при подготовката, така и при изпълнението и наличните ресурси. И в тази връзка бих желал да видя готовността на НКЖИ за изпълнение на проектите през 2014-2020, които скоро предстои да бъдат представени за одобрение от ЕК.

Второ, бих попитал за пояснение по отношение на стратегическото планиране. Бяха споменати проекти, които се подготвят към сръбската и македонската граници, и едно предпроектно проучване по направление север-юг. Какви са приоритетите по отношение на необходимите инвестиции. Както казахте днес, планираното продължава дълго време, както и подготовката на проектите. Дали това са проектите, които подготвяте за в бъдеще?

От ЕИБ имаше експерт, който раби съвместно с НКЖИ и бяха препоръчани някои подобрение по отношение планирането на инвестиции и изпълнението. И в тази връзка ако може да поясните, до къде сте стигнали за по-доброто изпълнение на бъдещите инвестиции.

Г-жа Василева: Г-н Алексиев? Председател на управителния съвет на НКЖИ.

Г-н Христо Алексиев (НКЖИ): Благодаря за въпроса! Вие знаете, че НКЖИ измина един много дълъг процес, който беше свързан с натрупване на опит, на капацитет, ние изпълнихме няколко технически помощи с ДЖАСПЪРС, с Европейска инвестиционна банка. Миналият програмен период макар и с леко закъснение мога да кажа, че всички инвестиционни проекти на НКЖИ бяха приключили, утре ще е факт и последният акт 16 на Септември - Пловдив, но тук искам да се има и предвид, че по принцип железопътните проекти са доста сложни по своята същност като изграждане, защото те предполагат интегрирането на няколко различни системи в една, освен че имаме строителство на железен път, имаме и строителство на подстанции, на тягови подстанции и на контактна мрежа, на съвсем нови системи за сигнализация и телекомуникация, на изграждане на софтуер, минаване през населени места, имаме много пресичания, изграждане на много пресичания на две нива т.е. железопътното строителство е доста сложно и комплексно, предполага много различни специалности, за да можем да имаме един завършен интегриран жп проект, който да отговаря на всички европейски стандарти, да може да бъде пуснат в реална експлоатация. Все пак е факт, че тези проекти, които бяха планирани 2007-2013 г. са приключили макар и с леко закъснение, но няма проект, който да се провалил и който да не е приключил. Мисля, че за това помогна последно техническата помощ на Европейска инвестиционна банка, както и работата ни с „Джаспърс“. Ние все пак успяхме да изградим капацитет, да си структурираме работата, да изградим и

наръчници за проект мениджър в рамките на НКЖИ, така че доста е направено. Разбира се, тук искам да кажа и нещо друго, ние каквито и усилия да полагаме, липсата на капацитет и кадри в държавата, както и в НКЖИ, така и в бизнеса, и в строителния бизнес, и в проектантския, и в консултантския бизнес е сериозен проблем и той променя държавата като цяло, разбира се, ние се борим да преодолеем този проблем, но няма как на общия фон това да не влияе върху НКЖИ, другият сериозен въпрос е, че това, което предстои, то не е само в НКЖИ, но и в пътната агенция са наистина много сериозни проекти. Точно поради това ние в този програмен период положихме максимални усилия тези проекти да се случат, да достигнат до един етап на зрели проекти и тогава ние да обявим процедурите и те да влязат в строителство. Нашият подход например за участъка от София – Пловдив и по-скоро за участъка от Елин Пелин до Костенец беше пълно техническо проектиране, което беше завършено, подготовка и одобрение на парцеларни планове, минали сме и през етапа на екологична оценка, така че горе долу нещата, които създават проблем, до голяма степен са преодолени, което надяваме се ще ни помогне по-успешно да ги реализираме, разбира се, отчитайки това, че са много сериозни проекти наистина, трябва да се надяваме, че ще има избран и добър изпълнител, който да работи по тях и пак казвам, че само като взема предвид това, което предстои за „Струма“, и това, което предстои в жп сектор, наистина съм притеснен за капацитета като цяло на държавата и на строителния бранш да поеме тези огромни задачи, разбира се, има го това притеснение и не в въпросът само в НКЖИ, но като цяло в пазара на държавата. Разбира се, за тези проекти ще разчитаме може би до голяма степен на чужди компании, но все пак местният капацитет е от съществено значение за едно успешно завършване проектите. По отношение на нашата стратегия Вие знаете, че ние приоритетно по предишния програмен период работихме за цялостно завършване на рамото от сръбска граница, през София, през Пловдив до Бургас и до турска граница. Мисля, че до голяма степен това го постигнахме и все още работим в тази посока, вече с изграждането на тези проекти от този програмен период, тази цел ще бъде постигната. Оттук нататък това, което виждам, са две неща – първо свързване със Западни Балкани, което са Македония и Сърбия и това е абсолютна приоритетна политика на Европейската комисия, затова подготвяме и тези проекти София – Драгоман, сръбска граница и от София през Перник до Радомир и до македонска граница и разбира се, това бих казал, че е напълно в приоритетите на Европейския съюз. На второ място е вече време да поработим върху направлението север-юг, защото към момента работихме изток-запад, затова искаме да направим това проучване, за да видим реално какво е неговото бъдеще, какви потоци от товари и от пътници може да очакваме, за да знаем дали е рентабилно това направление да бъде разработено по-сериозно, както и откъде трябва да мине, защото има две алтернативи - едното е директно през планината от София – Русе до Димитровград, другото направление е през Русе, оттам Карнобат - Синдел и надолу към Турция и съответно към Гърция, та това искахме да направим с това проучване и бих казал, че това са нормални приоритети, които ги имаме като задачи пред нас и искаме да стартираме още сега тази подготовка, за да може след 2020 да имаме едни готови проекти, защото реално подготовката на един проект отнема наистина много дълъг период, ако тя бъде направена както трябва, ако не бъде направена както трябва, след това си плащаме по време на строителството. Благодаря! Надявам се, че отговорих на въпросите.

Г-жа Василева: Благодаря, г-н Алексиев! Да Ви представя и Аурелио Сесилио, може би в началото трябваше да дам думата на колегите от Европейската комисия, защото имаме нови членове на Комитета за наблюдение, съответно представител на Европейската комисия. Г-н Сесилио ще се представи сам, предлагам.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК): Благодаря Ви много. Добър ден на всички членове на Комитета за наблюдение. Преди всичко това ще бъде моят първи Комитет за наблюдение по ОПТТИ. За мен е удоволствие да бъда с Вас. Аз съм нов в този бизнес, но не толкова новодошъл в България. За малцина от вас лицето ми не е напълно непознато и бях отговорен за прилагането на други структурни инструменти на ЕС в тази страна през последните три години, а именно Европейския социален фонд и Европейския фонд за хранителни продукти за най-нуждаещите се лица до декември миналата година и наистина си мислех, че моята „българска“ фаза е приключила. Но никога не знаеш бъдещето си, така че няколко месеца по-късно отново съм тук, но сега съм в различна област, в която наистина имам интензивно обучение, но все пак ... Затова ще започна с извинение, че със сигурност понякога ще правя коментари или повдигам въпроси, които просто са знак за моето невежество и липса на опит в тази област. Но чух много по време на презентацията и аргументите, които се изтъкват, че проектите в железопътния сектор са изключително сложни, те отнемат много време за подготовка и така нататък. Наистина. Въпросът е, че ние сме три години и половина преди началото на този програмен период, а процентът на подбор в приоритетните оси е 5%. Тези приоритетни оси представляват 35% от оперативната програма, заедно с пътният сектор и двете приоритетни оси представляват повече от 70%. Или ще успеем, или програмата ще се провали. Буквално. През следващата година Вашата страна ще поеме председателството на Съвета на ЕС. Един от приоритетите, определени от Вашето правителство, разбираемо е бъдещата политика на сближаване. Мисля, че ще бъде доста трудно за председателя на Съвета да се бори за силна политика на сближаване, ако не може сам да докаже, че неговата страна, която има най-ниския БВП на глава от населението в Съюза, тази, която има най-голямата празнина за попълване, да се намали най-голямата разлика, ако наистина собствената му страна не е в състояние да докаже, че напълно използва получените от нея суми и ги използва естествено по ефикасен и ефективен начин. Затова мисля, че всички ние трябва да почувстваме огромна отговорност за това, ако вярваме, че политиката на сближаване трябва да има бъдеще и трябва да продължи да бъде силна политика, за да се намалят икономическите, социалните и териториалните различия със Съюза, които наистина са изключително високи, когато сравняваме България с по-развитите и богати страни в Съюза. Така че има още много работа. Е, когато проектите са сложни, те трябва да започнат да се подготвят добре предварително, това означава програмиране. И наистина, това, което трябва да правим сега по отношение на подготовката, действително ще бъде да започнем ефективно да подготвяме и да правим всички подготвителни работи, проучвания и т.н., и те са проекти от потенциален нов програмен период, а не от този. Ние сме един програмен период закъснели. Ние сме 2017 година. Нов програмен период ще започне принципно на 1 януари 2021 г., така че е утре. За да бъдат готови проектите да започнат през 2021 г., трябва да започнем да ги подготвяме сега. Някои от проектите, които бяха обявени тук, не са проекти, а нужди, и в железопътния сектор нуждите са наистина огромни в тази страна, трябва да бъдат подготвени, но ние се съсредоточаваме в улавянето и надпреварата с времето. И все пак това в един програмен период, който наистина е призван да има седем години: 14-20, но в действителност представлява време за изпълнение от десет години. Седем плюс три. Представете си, че новият програмен период, вместо седемте години, ще има пет, което е голяма вероятност. Или имаме нашите проекти добре подготвени предварително, или няма да имате достатъчно време, защото няма да имате повече. И представете си дали пет плюс 2 вместо седем плюс три. Така че ще имате огромна трудност при изпълнението на проектите със средства на ЕС в железопътния сектор, освен ако не са добре подготвени предварително, което не изглежда да е така. И когато считаме, че двата основни проекта за тази приоритетна ос са два големи проекта и се предполага, че с последните показатели, които получих от колегите

си, и двете трябва да приключат през 2023 г., което всъщност е последната година от политиката за изпълнение и един от тях четвъртото тримесечие. Който е просто най-големият проект, повече от половин милиард евро от това, което чухме. Най-малкото плъзгане поставя това в опасност. Разбирате ли? И Вие си казвате, че ако стане така, може би ще успеете да го фазирате за следващия програмен период. Да, но междувременно ще загубите парите и време. Защото за приключването при фазиране ще използвате пари от следващия програмен период, но най-вероятно няма да успеете да ползвате парите от този програмен период. И това не е оптимизиране на ресурсите. И може би можете да се изправите пред това, може би не можете, но една част от тях ще трябва да бъде финансирана от национални фондове. Но освен това въпросът тук не е само в парите. Филмът беше невероятен, трябва да кажа. Не от техническа гледна точка или каквото и да било. Но наистина, когато си помислим защо правим такива проекти - и това е приложимо за тази приоритетна ос и за всички приоритетни оси и всички оперативни програми, не е да се харчат пари, не е да се изгражда „х“ километра път или да се модернизират „х“ железопътни километри. Не, това дава по-добри условия на икономическите оператори в тази страна да придвижат своите стоки по-бързо, така че да достигат до клиентите по-бързо, спестявайки време, така че да се подобри икономиката и растежа, да се осигурят по-добри условия на хората да се преместят от едно място до друго в по-кратък момент с по-удобни условия и по-безопасни условия. И тогава гледаме този филм и някои от образите, бих казал, че това е и инструмент за борба с тероризма. Защото това, което видяхме в тези снимки, е тероризъм. Тези камиони, които преминават през железопътна линия при спуснати бариери, са терористи. Каква е разликата между тези момчета и тези, които са превзели Лондон Бридж миналата събота? Не виждам никаква. Защото, ако в този момент имаше влак, щяха да предизвикаха смъртта на десетки или дори хиляди хора. Така че, добре, целта не е същата, резултатът е. Така че аз мисля, че ние сме съвместно отговорни за факта, че всеки ден забавяне на механизмите за избягване на това, да допринесе страната Ви да е от тези с най-висок брой смъртни случаи по пътищата в Съюза. И това също е изключително важно. Говорим за човешки животи, които можем да спасим. И всеки човешки живот, който можем да спасим, е много по-важен от милионите, които харчим.

Г-жа Василева: Благодаря на господин Сесилио. Комитетът започна много сериозно наистина. Г-жа Чакърва мисля, че на предишния комитет спомена, че всеки ден закъснение е 1 000 000 изчислена загуба, може би заедно с проектите по механизма за свързана Европа. Но освен загубата нали чисто на невложени средства, което и господин Сесилио спомена и човешките жертви, които виждаме, които наистина не са съизмерими. След това изказване мисля, че няма какво повече да добавим.

Г-жа Добринка Кръстева (МС): От чисто оперативна гледна точка, за да сложим нещата на всекидневния живот аз поне не чух никакъв план-график напред във времето, с което да можем... Хайде още не чак толкова закъснение, поне да се движим в някакви нормални граници на изпълнение на разплащане. Мисля, че това, което и ти призова в началото преди да започнем с железопътната ос, а аз наистина не чух никакъв график, никакъв план за проектите, ако може да го сподели НКЖИ – за тези, сегашните.

Г-жа Василева: Да, ще дам думата на НКЖИ. Мисля, че той е прост плана и ясен – 2023 ни е наистина последната.

Г-н Христо Алексиев: Елин Пелин – Костенец, с ДЖАСПЪРС доста работихме по апликационната форма. Мисля, че вече е финализирана и е готова за изпращане. По отношение на тръжните процедури - има готов пълен технически проект, готови парцеларни планове и пуп-ове. ОВОС е минал за това трасе. Въпрос на 2-3 седмици е да бъдат обявени и процедурите за строителство. Като идеята е, докато вървят процедури за

строителство и бъде сключен договор на базата на вече одобрените пупове, да бъдат извършени отчужденията, за да може от следващата година да започнем активно строителство. При положение, че имаме технически проекти, парцеларни планове, абсолютно възможно е това да се случи по всичките отсечки на Елин Пелин – Костенец. За Пловдив – Бургас знаете, че два от договорите вече са сключени. Там в момента върви проектиране и мисля, че август трябва да започне реалното строителство. Системите за сигнализация и телекомуникация, е другият голям компонент, документацията е готова. Предполагам, че в началото на юли ще бъде обявена. Може би в началото на следващата година също ще сключим договор. Оризово – Михайлово е рисков, а Пловдив – Бургас очакваме като процедура да стане към края на 2018-а – началото на 2019-а година - на технически проект, т.е. реално строителство. Там строителството ще е около 3 години, т.е. това е най-рискованият проект и неговото приключване е предвидено за 2022-а.

Г-жа Василева: Благодаря за това допълнение, което всъщност потвърждава сроковете на тези критични позиции, които са и най-важни и най-скъпи дори като договори, че отиват в 2022-а. Много добре знаем, че това са оптимистичните графици, оптимистичните сценарии без обжалвания, при пълна мобилизация и никакви закъснения. Тръжните процедури за Елин Пелин – Костенец отнемат вече трети месец, Оризово – Михайлово, ако няма никакви трудности повече, ще успеем да се вместим в рамките на програмния период, което е изключително рисково. Господин Михайлов, искайте думата. Заповядайте.

Г-н Румен Михайлов (БАИТС – НПО в сферата на транспорта): Благодаря. Понеже съм представител на група от хора и фирми, които говорят за интелигентен транспорт и тук си записах, слушайки презентацията, се говори, че ние се надяваме като пуснем ЖП при скорост 130-160 км, което ще се конкурира с магистрала „Тракия“. Защо не опитате да развие ЖП транспорта в Северна България, по направление София – Русе и София – Варна, където и автомобилният трафик не е толкова добре изграден, като автомагистрала, и като скорост. Дали това не е по-разумната идея, когато говорим за разумна мобилност? Не ЖП и пътният да се конкурират, а от държавническа гледна точка да се допълват. Рано или късно сигурно ще имаме и двата вида трафик, включително с въздушния, добре развити, но стъпките, по които трябва да се развива би трябвало да са по-съгласувани и по-разумни. Какво мислите за това и това? Трябва не само да се мисли, от сега да се планира и да се задават най-малкото идейни проучвания, предпроучвания и проекти с цел това да се случи в установения срок.

Г-н Христо Алексиев: Имайте предвид, че европейските средства се дават за изграждане на основните и приоритетни европейски направления, за съжаление, в Северна България тези отсечки, които споменахте, не са сред приоритетните европейски направления. Поради това ние като железопътна инфраструктура сме изработили 5-годишна програма и предвиждаме тяхното изграждане с финансиране от държавен бюджет. Говорим за Русе – Варна и за София – Варна ЖП линията, както и за Карнобат – Синдел, която пък свързва двете ни големи пристанища във Варна и в Бургас. Това ще се опитаме да го направим с държавен бюджет, защото потокът към момента се ориентира през Букурещ, Русе и надолу към Турция по това направление. затова искаме да направим и проучване, но същевременно ще работим много активно и за подобряване на инфраструктурата в тази област на България.

Г-жа Галина Василева: Мисля, че приключихме с тази приоритетна ос и ЖП-проектите. Разбира се, утре също може да продължим дискусията, защото пак ще стане въпрос за долните приоритетни оси и тяхното изпълнение. Давам думата на господин Братоев да представи напредъка на Етап 1, Етап 2 на разширение на Софийското метро и

може би и някои други планове, за които той е готов вече проекти да има да има резерв, да, за следващия програмен, който казахме, почва от 2021-а година и е само 5 години.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ С БЕНЕФИЦИЕНТ „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД): Добър ден, уважаеми господин председател, уважаеми господа представители на Европейската комисия, уважаеми членове на Комитета за наблюдение, колеги. Проектът за разширяване на метрото, който е включен в програмата 2014 – 2020, първоначално включваше Етап 1 от строителството на Линия 3 на метрото в София – централният участък 8 км от бул. „Владимир Вазов” през централната градска част до Красно село. Този етап, както и цялата линия проектно беше подготвена през периода 2012 – 2015 година. 2015-а се проведеха тръжните процедури на централния първи етап и след като се видя, че има малък финансов резерв от разчетените средства, Столична община се ангажира с по-голямо съфинансиране по втория етап, за да може през този програмен период да бъдат изградени двата етапа – общо 12 км с 12 метростанции. Първият етап започна строителство през 2016-а година, като 2015-а се проведеха тръжните процедури. След като се видя крайният резултат от тръжните процедури през 2016-а година бе подготвен проектът за втория етап. Процедираха се тръжните процедури буквално преди няколко дни. Започна изграждането на втория етап като крайният срок на строителство на двата етапа е приблизително еднакъв – есента на 2019-а година. Тъй като вторият етап ще се строи по открит способ с по-бързи темпове на строителство, позволява да бъдат завършени приблизително в същия период от време. През миналия програмен период като фаза имаше един малък участък от втората линия на метрото по бул. „Черни връх”, който се завърши миналата година, но финансово окончателното разплащане стана през тази година. То е приключено на 100%. В експлоатация е метростанция „Витоша” от лятото на миналата година и вече нямаме ангажименти по отношение на разплащане на всички процедури, свързани с гаранции. Остава само строителната гаранция по отношение на централния участък или Етап 1 от Линия 3 на метрото в София. Започнахме строителството през миналата година. Към днешна дата има изпълнение малко над 30%, около 32% вече изпълнено от този етап. Започнати са всички метростанции от участъка, изграждат се тунелите с тунелопробивна машина. Започнато е депото, започнато е производството на метровлакове от „Сименс”. Те спечелиха обществената поръчка – доставка на двадесет метровлака, шест системи за управление, също в производство на „Сименс” с техните подизпълнители „Панасоник” и няколко други подизпълнителя. Една много сериозна програма, много сериозни видове работи, много тежки условия, в които се изгражда участъкът. Бюджетът на проекта за първия етап е 398 000 000 евро, от които 321 000 000 са безвъзмездна финансова помощ, а националното съфинансиране са 48 000 000 и съфинансиране от Столична община 76 000 000 евро. Към днешна дата изпълнението на строителството на отделните лотове, тъй като трасето е разделено на 4 лота, възлиза на около 30,3%, а заедно с доставката на метровлаковете и системите за управление общо изпълнение 26% или малко над ¼ от проекта. В момента изпълнението на участния етап върви по график. Няма отклонение от графика, нямаме притеснение към днешна дата с изключение на условията, в които строим, където сега са изключително сложни. Нямаме притеснение по отношение на изпълнението, тъй като строителите всички са навлезли достатъчно активно в участъците и строят вече с едни много добри темпове съобразно графиците. Финансовото изпълнение е 23,82, тъй като физическото изпълнение изпреварва финансовото, защото пътуването за месец май не е отчетено тук, а то вече е

факт, но все още не е разплатено. Тунелите между метростанциите ще се изграждат с тунелопробивна машина, а самите метростанции - по открит способ с изключение на метростанцията на Орлов мост, която в по-голямата си част ще се изгражда тунелно поради това, че се намира под централния парк на София, част от Борисовата градина, Царската градина. Тунелопробивна машина, която бе произведена миналата година. Октомври месец беше приета в Германия, а фирмата „Херенкнехт“, е производител на машината. Девет и половина метра в диаметър - изключително сложна, голяма, тежка машина, но подбрана специално за условията на метрото в София. Тъй като ние имаме повсеместно разполагане на трасето под нивото на подземните води, слаби почви и почти 3 километра участък от тунелите преминават под реките, под Перловската река в двата ѝ участъка, под големи колектори с диаметър над 3 метра. Всичко това изисква една изключително голяма прецизност и поради това е избрана тази уникална строителна машина, която се произведе в Германия, транспортира се до стартовата шахта и от пролетта на тази година машината започна работа, преди 10 дни машината достигна първата метростанция. В момента се намира на метростанция „Красно село“, като до средата на месец юни тя трябва да започне изграждането на следващия тунелен участък. Има процедура, през която тя преминава през метростанцията, монтират се опорни рамки, за да може да започне да навлиза в почвения масив, тоест върви процедурата, която е планирана в технологията. Друга обособена позиция, включва двете метростанции – метростанцията на Театъра „Зад канала“ и метростанцията на Орлов мост, както и тунели между тях, те както, казах, се изграждат с тази тунелопробивна машина. Само една малка част от тунелите след метростанцията между участъците метростанцията на Театъра „Зад канала“ ще се строи по класически нов австрийски тунелен способ. В момента са изградени основните конструкции, покривни плочи и стени на метростанцията и частта от тунела, прилежаща към метростанцията, който е част от тази обособена позиция. Той се изгражда, за съжаление, в едни изключително сложни и тежки условия. Има изключително много подпочвени води, поради това се прави непрекъснат мониторинг, както в тунела, където на съществуващата конструкция вече има изградена реперна мрежа, така и на повърхността върху терена. Мониторинг се прави 24 часа и там, а където условията налагат, се вземат съвременни съответни мерки, за да не се допусне образуването на така наречения „комин“ или свличане на почвите в тунела. Знаете, че до преди няколко дни имаше ограничение на движението в едното платно на булевард „Данаил Николаев“, именно поради факта, че там имаше опасения. Излязоха изключително слаби почви, много вода, наложи се да се спре строителството, да се промени технологията. Има такъв неписан закон в тунелното строителство - в слаби почви, рязката промяна на геологията - изисква рязка промяна на технологията на строителството. Направи се допълнително укрепване с ибo анкери, изпреварващи ибo анкери, 20 метрови ибo анкери, инжектиране на почвите около бъдещия тунел, заздравяване на масива и отново се възстанови движението. Следващата е метростанцията на Орлов мост. Казах, че единствено тя ще се строи по така наречения нов австрийски тунелен способ, на части. В момента се изграждат опорните галерии от двете страни, станцията се изгражда също в изключително сложни условия с много подпочвени води, изисква се укрепване на масива. Изградени са вече двете опорни галерии. Може би от следващата седмица ще започнат инжекционни работи за заздравяване на масива от почви в страни от тях, за да може да започне следващия етап от строителството – разкриване на долната част на опорните галерии, а в последствие - при укрепен почвен масив, сводовите на метростанцията. Тя е на доста голяма дълбочина - 27 метра от нивото на терена, поради това, че в тази част трасето ще преминава в близост до станцията под първия действащ диаметър на метрото и това налага по-дълбоко разполагане на тунелите. Следващата метростанция е тази на булевард

„Патриарх Евтимий” и кръстовището с „Граф Игнатиев”. Тя е вече в доста напреднала фаза, изградена е покривна плоча, междинна плоча и в момента се работи по укрепване на почвите в основата. Тук за първи път се предвижда заздравяване на основата да се извърши по така наречения „джет граутинг” метод, който включва инжектиране с високо налягане на разтвори в почвата с 400 бара налягане. „Саблен удар” така наречена технология, която позволява рязко проникване на заздравяващи разтвори в почвения масив, да може да се зазdravi цялото дъно под метростанцията и едва тогава да се направи изкопът до дъното и да се изпълни съответно дънната плоча, тъй като участъкът има също много подземни води. Другата метростанция е в района на кръстовището на булевард „Патриарх Евтимий” и булевард „Витоша”. Там също са изградени покривните плочи, едната междинна, както и на предната станция, така и на тази. Вече е възстановен теренът, в момента се извършват асфалтовите работи върху покрива на тази метростанция и другата седмица ще бъде възстановено движението по булевард „Патриарх Евтимий”. В момента, знаете, че движението е отбито по булевард „Васил Левски”, а булевард „Васил Левски” ще се върне в предишната си организация на движение с еднопосочно движение. Следващата е метростанцията на булевард „Георги Софийски”, която е с изпълнени покривни плочи, стени и вече се изпълнява дъното. Изградена е по-голямата част, изпълнени са подложните бетони и отделни секции, тъй като станцията ще се изгражда по така наречения милански способ, се изграждат стени, покривна плоча и под нейна защита се копаят почвите и се изграждат подпочвените конструкции. По подобна технология ще се изгражда метростанцията на булевард „България”, на кръстовището на булевард „България” и булевард „Гешов”. София исторически е била дъно на езеро. Поради това почвите в нея са чакъли, чакълени пясъци, прослойки силно оводнени и поради тази причина това са едни от най-неприятните почви за строителство. За съжаление такива имаме, трябва да строим в такива почви. Следващата метростанция, това е метростанцията на булевард „Цар Борис III” кръстовището и булевард „Гоце Делчев”. Там са изградени покривната конструкция и стените. Външните стени, които са поддържащи и изграждат в момента дънната плоча. Шлицовата машина се намира на самата метростанция и предстои да се изгражда вътрешната конструкция на метростанцията, така че там нещата вървят по график. Изгражда се частично по милански способ, частично по класически открит способ с укрепване на котлованите с шлицове стени. Част от трета линия на метрото е изграждане на депо в квартал „Земляне” на булевард „Житница”, където е автостопанството в момента. Трета линия е коренно различна от действащите двете линии. Капацитетът на действащото депо на първа и втора линия е изчерпан и вече има самостоятелно депо. Влаковете – нов тип, друг тип, със съвременна автоматика и поради това има самостоятелно депо. В момента се извършват строително-монтажни работи по изграждане на депо. Май месец 2018 година, трябва да имаме изградено депо, защото новите влакове от „Сименс” ще пристигнат през месец юни, за да започнат постепенно разконсервиране и подготовка. есента на следващата година, започват изпитанията на първите пет влака. А в началото на 2019-а година трябва да пристигнат останалите 15 влака. Това е подвижния състав за трета линия. Влаковете са модел „Инспиро” на фирма „Сименс”, заедно със системите за управление, както казах. Станциите от трета линия наложиха това, тъй като имаше опити за самоубийство в метрото. Проектирани са преградни стени с отваряеми врати със специална автоматика, която да управлява както вратите, така и движението на влаковете. Влаковете са с опция за автоматично управление без машинист. На първо време ще започнат с машинист. В момента вече се произвеждат тези отваряеми врати. Производител е фирма „Панасоник” като подизпълнител на „Сименс”. Отделно „Сименс” произвежда системата за транспорт на автоматика, така наречените СВТС системи, която също вече е одобрена като проект и е

на етап изпълнение. Вторият етап за разширение на линия 3 от метрото в София включва участъците от Красно село през Овча купел до ЖП линия София – Перник. В квартал Горна баня, където се предвижда съвместна железопътна спирка на метростанцията и ЖП линия София – Перник да може да се осигури интермодална връзка между железопътния транспорт, метрото и градския транспорт. Последната метростанция е разположена под самото околоръстно шосе, т.е. осигурява връзка и с автомобилния транспорт, така че е един наистина добър интермодален възел. Освен това до нея е предвидено по проект и буферен паркинг, за да може наистина в периферията на София да се осигури паркиране на автомобили и да се ограничи достъпа им до града. Знаем какво е положението с трафика в града. Вероятно ще се процедира до края на тази година, тъй като за него времето за строителство е по-малко. Бюджетът на проекта от втория етап е общо 101 000 000 евро, които 68 000 000 евро са безвъзмездна помощ, 11 000 000 евро са национално съфинансиране, 33 400 000 са финансиране от Столична община. Казах, че е завишен дялът на съфинансирането – 33,79%, защото просто общината искаше да осигури връзка на целия този комплекс Овча купел с тази интермодална връзка с околоръстното шосе и ЖП линията София – Перник, за да може наистина да се повиши ефективността и да ограничи достъпът на автомобили до града. Какво ще се постигне в резултат на всичко това? В резултат на всичко това, когато се изградят етап 1 и етап 2 на метрото в София метрото вече ще има 52 километра с 47 метростанции, сега са 40 километра с 35 метростанции. Дялът му в системата на градския транспорт сега е 32%, ще достигне 45%. Движението на трафика показва с 25-30% намаление на пътнотранспортните произшествия. Намаление на вредните газове, които се изхвърлят от автомобилите, ще е 79 000 тона годишно. Но изключително важен показател е спестеното време от пътувания и в момента имаме около 115 000 човекочаса дневно и 340 000 пътника. Очаква се 2020-а година... 2019-а края ще бъде завършено, това е показател 2020-а година спестеното време да достигне 160 000 човекочаса дневно. Това е време, което хората могат да си го ползват кой както прецени и, разбира се, тези показатели са транспортни и екологични. Това е. Благодаря за вниманието. Сега искам да пусна няколко клипа първо и след това едно кратко филмче.

Г-жа Галина Василева: Благодаря на г-н Братоев за интересната презентация и визуализацията, която направи на проекта, представяйки трудностите на обекта. Той още в началото поясни, че няма притеснение за сроковете – ние също.

Имате думата за въпроси и изказвания. Заповядайте.

Г-н Дончо Иванов - (Коалиция за устойчиво развитие): Как е оценено въздействието върху живущите в района на строителството? Има ли компенсационен фонд и как той се използва за компенсиране на нарушени права, интереси, здраве и благоприятна градска среда? Благодаря.

Г-н Братоев: За да се изгражда отделен участък на метрото, има една много сериозна система, освен разработването на проекта, материали за ОВОС-и. Там са предвидени евентуалните последици, анализирани както по време на строителството, така и по време на експлоатацията. Ако някъде възникнат проблеми, това ще бъде отразено по съответния начин. Има си правила за това, но на този етап не се налагало да прилагаме подобни мерки, поради това, че няма негативни последици от експлоатацията.

Г-жа Василева: Г-н Иванов, може ли да бъдете по-конкретен, можете да дадете пример за нещо негативно, или...

Г-н Дончо Иванов: Нищо негативно, благодаря на г-н Братоев за отговора. Нашето притеснение произтича от това, че трите лъча на софийското метро са направени с преценка без ОВОС – знам какво ще ми бъде отговорено от бенефициента и от УО, но искам да кажа, че информацията за преценка, върху която компетентният орган издава разрешителното е от бенефициента, от възложителя. Хората живеещи около изграждащи се метростанции – напускат, бизнесът им фалира. Това в конституцията се нарича „Право на здравословна и благоприятна градска среда“. Благодаря

Г-н Братоев: По време на строителството има известни негативи, но няма участък от трасето, където да има недоволни след пускане на метрото. То създава нова инфраструктура, явява се и градообразуващ фактор. Около метростанциите започва да се създава една съвсем различна среда. Погледнете като пример метростанция Бели Дунав, метростанциите в Младост и в Дружба, където за една година има ново строителство на 6 жилищни сгради. Навсякъде, откъдето минава метрото, цените на имотите нарастват – ако има негативни последици, цените на имотите ще падат. Не е вярно, че има участък от метрото, правен без ОВОС. Всички участъци, съгласно закона имат решение от компетентния орган, а именно – МОСВ, няма участък без такова решение. Имаше едно обжалване, което мина в съда. Съдът се произнесе – отхвърли жалбата и строителството продължи.

Г-жа Василева: Ясно е, че когато се строи в градска реда, ще има и недоволни, но това е за кратко. Г-н Иванов, има ли граждани, които са се оплакали, че проектът няма ОВОС, Вие знаете ли за такива оплаквания?

Г-н Дончо Иванов: По българското законодателство има такава опция – „Преценка без ОВОС“, г-н Братоев е получил така преценка. Прав е, той има разрешение от компетентния орган, лъحوвете на метрото да се правят без оценка на въздействие. Разбира се, че има протести, но компетентният орган така е преценил. Гражданите са жалили това решение пред съответните административни съдилища, които имат специален фокус по този въпрос – нарича се предварително изпълнение, с което обезсмисля жалбата.

Г-жа Василева: Бих казала, че това не е прецедент. НКЖИ имаха подобен казус за един от техните проекти, който също е ново строителство.

Г-н Дончо Иванов: Имаме желание бенефициентите на средствата от европейските данъкоплатци, които имат такова решение – „Преценка без ОВОС“, да направят необходимото, каквато е европейската практика, да имат фонд за компенсиране на пострадали, по отношение на техните права, имоти и благоприятна среда. Това не е наше изискване, това е европейска практика на работещите със средства на европейските данъкоплатци. Благодаря.

Г-н Братоев: Не искам да влизам в полемика, но бих желал да разясня нещо – затова сме приели тунелите да се изграждат с тунелопробивна машина. По този начин не се разкопава целият град. Така, както беше западният радиус на София – помнете как от Люлин до центъра беше разкопано всичко. Сега тунелите се изграждат по подземен способ, който не е открит. Станциите се строят по т.нар. полуоткрит способ – стените, покривна плоча и продължава строителството продължава отдолу, без да притеснява хората. Това е възможно най-оптималното решение.

Г-жа Галина Василева: Други въпроси, по същество? Да, г-жа Екатерина Йорданова.

Г-жа Екатерина Йорданова (КНСБ): Като граждани на България и жители на София, мисля че трябва да се научим да търсим дългосрочните ползи, а не да се концентрираме върху негативните и кратковременни ефекти, защото средата се подобрява трайно. Бих

искала да припомня, че това е един от най-наблюдаваните и един от най-награждаваните обекти, не само у нас, но и в Европа. Благодаря

Г-жа Василева: Г-н Михайлов има думата за последни въпроси.

Г-н Румен Михайлов (НПО – транспорт): Имам въпрос, който лично ме интересува. Кой остава собственик на тази тунелопробивна машина, купена по европейски проект? И още един въпрос – слушайки Ви оставам с впечатление, че целият капацитет е отишъл в метрото и ЖП-то страда. Имаме ли капацитет в България, защото представителите от Европейската комисия, ще се замислят - защо има такива противоречиви изказвания?

Г-н Братоев: Тунелопробивната машина, съгласно тръжните документи е задължение на изпълнителя – да си я купи или да има такава, когато участва на търга. Ние имахме опции – нова или употребявана машина. Съответно одобрихме на изпълнителя нова, при вече минал търг. Имахме изисквания, тя да бъде подбрана точно за тези условия, а наличната не отговаряше 100% на тях. Строителят си я заявява и си я достави. Машината е кръстена Витоша – на нашата планина, но тя си е собственост на строителя. По втория въпрос – ние сме създали екипа, с който работим. Не сме взели специалисти от НКЖИ, защото почти няма такива в инвестиционната дейност. Това са си наши специалисти, които ние сме изградили във времето. По една случайност – аз съм преподават, чета лекции по подземно строителство. Тук е един мой студент и докторант, който в момента е заместник-ръководител, директор на проекта по тази Оперативна програма. Подготвяме кадри за бъдеща експлоатация във ВТУ „Тодор Каблешков“, където в момента се подготвят 75 специалисти по подвижния състав и около 50 специалисти по автоматика - с участие на някои от програмите, защото те са пряко свързани с кадрите, които ще ни трябва в бъдеще.

Г-жа Галина Василева: Благодаря.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ В ПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Г-жа Ивета Колева (АПИ): Участък 2 от АМ „Калотина-София“, Лот 1 „Западна дъга на СОП“ - този проект е почти приключил, дължината му е 5.5 километра и на 30.09.2016 г. беше подписан Акт образец 15 за пътната част. Има подписани две споразумения за удължаване на срока, като оставащите работи са един водопровод и един довеждащ път до предприятието „Екобулпак“, така че там сме на финалната права с този проект. Надяваме се скоро да приключи.

Големият проект, който се финансира по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ по ос 2 е проектът за автомагистрала „Струма“. Той е разделен на две, като единият проект е за лот 3.1, 3.3, тунел „Железница“, а другият проект е за автомагистрала „Струма“, лот 3.2, най-сложния участък. Формуляр за кандидатстване за проекта бе одобрен от инициативата „Джаспърс“ на 27 април 2017 г., след което бе одобрен на 26 май от управляващия орган и на 1 юни бе представен в Европейската комисия.

Да разкажем малко и за отделните лотове от автомагистрала „Струма“ - лот 3.1, за който има подписан договор. Той е от Благоевград до Крупник. Има подписан договор с ДЗЗД автомагистрала „Струма 3.1“ за 154 млн. лв. без ДДС и за надзор с ДЗЗД строителен надзор „АМ Струма лот 3.1“ за 1.6 млн. лв. без ДДС. Проектът не е започнал строителство, все още е на фаза „Проектиране“, като техническият проект е изготвен, следва да се одобрят нарежданията за изменения от страна на възложителя, за да може да

се приеме и техническият проект за участъка. Участъкът е разделен на две, като в средата между двата участъка се намира тунел „Железница“ - с дължина два километра, самият тунел и пътната част към него също около два километра. Към момента, процедурата е прекратена за строителство от страна на АПИ и се подготвят тръжни документи за новата процедура в съответствие със закона за обществените поръчки. Все още върви процедурата на офертите. Прави се всичко възможно този месец да стартира процедурата за строителство, да бъде обявена от страна на възложителя. Лот 3.3, на който днес представителите на комитетата, част от представителите на комитетата бяха, е от Кресна до Сандански. Той е в процес на строителство. Дължината му е 23.6 км. и има сключен договор за 234 млн. лв. без ДДС с Консорциум „Струма лот 3.3“ и „Пътинвестиинженеринг“ за надзор на стойност почти 3 млн. лв. без ДДС. Има издадени разрешения за строеж за 21 км. За оставащите 1 километър и 400 метра, ще бъде издадено най-скоро време също разрешение за строеж, ще останат 600 метра в началото на лот 3.3, които са връзката с лот 3.2.

Автомагистрала „Струма лот 3.2“ е от Крупник до Кресна. За преминаването през Кресненското дефиле са разработвани различни технически алтернативи, като вариантите, които са разгледани в доклада за ОВОС, са няколко: Г-20 син, Г-20 червен, източен вариант, Г-10 и 50 източен вариант Г-20 и вариант дълъг, тунелен вариант.

Сега ще видите едно кратко филмче за трасето на този вариант Г 10 и 50, [кратка проекция], за който агенция „Пътна инфраструктура“ обяви конкурс за проект за изработване на разширен идеен проект с парцеларен план, това е лявото платно на автомагистралата в посока София, като дясното платно на автомагистралата ще е в посока „Кулата“ и ще се движи по съществуващия в момента „Е-79“.

Този вариант има 16 големи съоръжения, 5 тунела, като 3 от тях са с дължина около 1000 метра.

Крайният срок за разглеждане на офертите за разширен идеен проект по този вариант беше 23 февруари, след което се събра жури от различни специалисти, външни експерти, представители на висши учебни заведения, Камара на инженерите в инвестиционното проектиране, Камара на строителите в България, Българска браншова камара-Пътища, Институт по биоразнообразие и и др.. Журито приключи своята работа и взе решение за проектант, чийто вариант е награден. Това е фирма „Път-проект 200“.

По отношение на оценката на въздействие върху околната среда за лот 3.2, след като беше одобрено от МОСВ задание за изработване на ОВОС, агенцията проведе консултации и събра мнения. По него беше изработен ОВОС-а и на 2 юни бе представен в МОСВ, заедно с доклада за оценка за съвместимост, за разглеждане.

По отношение на тръжните процедури за строителство се предвижда да бъдат проектирани до края на 2017, да бъдат обявени до края на 2017 и до месец май 2018 да има избрани изпълнители. Едновременно с това ще върви и подготовката на апликационната форма за лот 3.2.

Първият проект е проектиране на Видин-Монтана-Враца, път с дължина 126 км., който е разделен на 4 участъка: първият участък - Видин - Димово, втори участък Димово-Бела-Руженци, трети участък Руженци-Монтана и четвърти участък Монтана-Враца, като първите два участъка имат сключен договор с ДЗЗД „ВИА ПЛАН-БУРДА“, вторите два участъка с „Инжконсулт Проект“. Договорът, е доста важен за Агенция „Пътна инфраструктура“, като в момента има изготвени идейни проекти за първите три участъка. Последният участък има приети алтернативи, но там няма избран вариант, тъй като МОСВ трябва да се произнесе по внесенния доклад за оценка, но по него има обжалване

на процедурата. Проектът включва изготвяне на ОВОС и извършване на одит по пътна безопасност, като има сключени договори за тези дейности.

Следващият проект е за автомагистрала „Русе-Велико Търново“ с приблизителна дължина 135 км. Сключен е договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ на стойност 1.5 млн. лв. за изготвяне на идеен проект, като крайният срок за изпълнение на проекта е 28 юли 2020 г. Има сключени договори с изпълнители за ОВОС, за изработване на идеен проект и доклад за оценка на съвместимост, като всичките вървят в момента.

Следващият проект в подготовка е автомагистрала „Черно море“. Стойността на договора за безвъзмездна помощ е 2.5 млн. лв. и на 19 май АПИ изпрати до Управляващия орган предложение за изменение на срока на договора. Проектът включва изготвяне на разширен идеен проект, изготвяне на ОВОС, провеждане на предварителни археологически проучвания, публичност и визуализация.

Последният проект е за изграждане на интелигентни транспортни системи за автомагистрала „Тракия“. Той включва внедряване на системи в тунел „Траянови врата“, камери, ново осветление, подвижни прегради, броячи, както и 40 информационни табели по дължината на автомагистрала „Тракия“ и 4 брояча, отново, на автомагистрала „Тракия“. Стойността на проекта е 8.9 млн. лв. В момента се подготвят процедури за избор на изпълнител по проекта. Благодаря Ви за внимание.

Г-жа Василева: Благодаря на г-жа Колева. Преди да дам думата за въпроси, аз имам следния въпрос: По отношение на тунел „Железница“, който е част от цялостния проект Лот 3.1, 3.3, тунел „Железница“, който според мен вече стана рисков и подлага на риск целия проект. Да разбирам ли, че Агенцията прави усилие да стартира наново процедурата? Какви са графиците, какво е заложено в новата документация, какви са срокове и как виждате графика за изпълнение?

Г-н Дончо Атанасов (АПИ): Първо започвам с това, че тунел „Железница“ не е рисков обект. Той ще стане в програмния период. До края на месец юни, най-късно до 10 юли ще обявим отново процедурата. Строителството на тунела е около 1000 дни. Аз лично притеснения за тунел „Железница“ нямам. Надявам се в рамките на програмния период да го завършим. Това накратко мога да Ви кажа по тунел „Железница“. Процедурата ще стартира наново в рамките на 20 дни.

Г-жа Василева: Три години, плюс максимум една година тръжни процедури, означава 4 години в най-тежкия случай. Други въпроси и изказвания за това, което чухме за пътните проекти? Г-н Михайлов.

Г-н Румен Михайлов: Здравейте отново. Искам да задам въпрос, свързан с ПО 4, където има 68 млн. евро за интелигентни транспортни системи. Поправете ме, ако греша, ЖП-то даде проекти за 40, 25 и 18 млн. лв. и сега чувам, че има ИТС на Тракия с 40 табели и други неща, за 9 млн, което приветствам. Това прави 48 млн. евро, а кой мисли за другите 20 млн.?

Г-жа Василева: Момент, тези 9 млн. са в лева.

Г-н Михайлов: Знам.

Г-жа Василева: четири и половина милиона евро, за които има договор за безвъзмездна финансова помощ. НКЖИ още не са подали проектно предложение по 4 Ос, както каза г-жа Чакърова.

Г-н Михайлов: Затова задавам въпрос, продължавам да твърдя, вече няколко комитета, крайно време е България да започне да мисли за интелигентно инвестиране, което не означава само в бетон, чакъл, и тунели, те трябва да бъдат и интелигентно направени. И затова ще бъде глупаво и неразумно след като има заложи в общия бюджет 68 млн. евро за проекти от бенефициентите, а бенефициентите са АПИ, НКЖИ и Метрополтен, затова задавам въпроса в частта АПИ: Смятате ли, че само ИТС по Тракия, за тези 9 млн. лв. е нещото, от което АПИ се нуждае? Не трябва ли да се помисли малко по-глобално за контролни центрове и за друг вид решения и тук е времето да припомним за едни предишни презентации, които съм гледал за Струма и за контролни центрове на така наречения „дълъг тунел“. Не знам дали отпадна ли не, но това пак се води ИТС част? Вие смятате ли, че това, което е направено като отделен проект за АМ „Тракия“ е достатъчно за АПИ в частта „Контрол на трафика и интелигентни решения за управление“?

Г-жа Василева: Г-н Михайлов, утре ще Ви представим по-ясна картина върху цялата приоритетна ос 4, която стои зад този бюджет от 68 млн. евро. Много добре знаете, че бенефициенти на тази приоритетна ос не са само АПИ и НКЖИ. Там са бенефициенти и ДППИ и АППД, всички бенефициенти на програмата. Вече имаме получени апликационни форми, по които усилено се работи. Все още няма и обявени тръжни процедури, не съм видяла лично и документи за Тракия. Радвам се, че АПИ в началото имаха огромен списък с предложения и успяхме да ги обединим, защото много от тях се повтаряха, една част се финансира, знаете много добре, и по оперативна програма „Регионално развитие“. Трябва да има някаква последователност и надграждане. Мисля, че това е добър старт, но бихме могли да продължим, ако имат идеи, разбира се. Г-н Иванов?

Г-н Дончо Иванов: Уважаема г-жо председател, един въпрос към г-н Атанасов: Как успява АПИ да се справи по проектите, които не бяха демонстрирани с управлението на строителните отпадъци, транспортиране, утилизирание, депониране, при положение, че по трасетата на тези проекти няма такива депа, а пък има изисквания по националното и международното законодателство, благодаря.

Г-н Дончо Атанасов: Г-н Иванов, в договорите на АПИ, отговорността за осигуряване на депа е задължение на строителя, спазвайки законодателството. Това обикновено става с разрешение на общините, където са определени тези депа. Спазваме това, разбира се, и ги наблюдаваме. Имало е малки проблеми, например в Кочериново, но всичко това е оправено. Отговорността за разрешение на депата си е отговорност на строителя. Да, когато имаме оплаквания, сигнали за изхвърляне на земни маси и на строителни отпадъци, ние веднага взимаме мерки и строителят си ги отстранява, но това са много редки случаи.

Г-жа Василева: Така, само се извинявам на г-н Михайлов, забравих и да кажа, защото вече нещата минават и история. За да се идентифицира специално на Тракия този проект внедряване на ITS системи управляващият орган направи възлагане на поръчка, Вие знаете, също участвахте в техническото задание, обсъждали сме го и така нататък, но го казвам за целия комитет, на база на което се разгледаха предложенията, съответно АПИ беше подготвил описание на всичките идеи, всичките проекти, които имаха да..., намерение да предложат за финансиране и в резултат на което се приоритизираха и се обединиха и така стана това, просто забравих, че имаше, има такова проучване, смисъл такъв анализ, който беше направен, да се види и с други програми, дали няма застъпване и до каква степен. Така че в резултат на..., препоръките от този анализ има и други проекти, но ще се продължи в зависимост от финансирането.

Така, по отношение на отпадъците и подходящите места, мисля че си е нормален строителен процес, г-н Атанасов каза чия отговорност е и на строител най-вече, но и на надзор и на възложител. Така, гражданите сезират, има така будни граждани, обаждат се, вземат се мерки, но нали си знаете, 24 часа да се следи непрекъснато къде вървят отпадъците.. г-н Нецов..

Г-н Николай Нецов (МС): Здравейте! Искам да задам два въпроса. Единият е свързан с лот 3.1. Има известно забавяне при реализацията, като се има предвид, че лот 3.1 и 3.3 тръгнаха горе-долу в един и същи период, разликата мисля, че беше около 3 месеца. Имам наблюдения върху лот 3.3. Искам да попитам има ли някакви причини за забавянето на лот 3.1? Вторият ми въпрос е свързан с лот 3.2. Каква е индикативната стойност на този проект, който разгледахме, какъв е срокът, в който се планира за изграждането му, тъй като обектът е изключително сложен.

Г-н Дончо Атанасов: дали има забавяне на лот 3.1? Има известно забавяне, но не е фатално, основно е свързано с отчуждение и дела, които са заведени във Върховния административен съд. Делата ще приключат в края на септември. Мисля, че ще останат две дела. Между 1 и 15 август, според графика, който сме разработили, ще имаме един доста голям участък с разрешение за строеж и можем да започнем. Между другото строителите са произвели материалите, които са нужни за нас и стоят по кариерите, така че след това ще наваксаме бързо. Другото забавяне, което евентуално може да се получи - е от двата археологически обекта. Единият е освободен, но другият е доста тежък и най-вероятно ще има пълно проучване. Това е много голям археологически обект с голяма историческа стойност, той е в рамките на около 600 метра. Археологическият институт работи много добре, ние сме прекрасни отношения и прекрасен синхрон правим взаимопомощ от двете страни, така че този обект да бъде освободен. Кога и как зависи от това какво ще излезе от археологическите разкопки. Най-вероятно ще се отиде на 100% проучване. По 3.2 графикът, който сме разработили, разбира се, всички административни стъпки, така е направен графикът, че той отчита само законодателно сроковете за жалене на всеки административен акт. Графикът, който сме разработили, е в средата на 2019 г. да имаме разрешение за строеж и да започнем, през това време ще стартират процедурите за избор на надзор, за избор на изпълнител. Вие сами видяхте на визуализацията за какви сериозни съоръжения, особено виадуктите, трябва да бъдат изградени. Теренът е доста пресечен, свързан е и с технологични пътища, така че обектът като обект е едно изключително голямо предизвикателство за пътния сектор, за строителството въобще в България, но ако това се случи в рамките на 2019 г, средата или в началото на строителния сезон започнем, мога още отсега да ви гарантирам, че този обект ще стане. Индикативната стойност, е някъде около 900 млн. лв. като това, най-вероятно ще касае и частта на дясното платно, през което минава Е-79, тъй като дясното платно ще повтаря сегашния път на Е-79. С всички мероприятия, които трябва да бъдат извършени, с рехабилитации, с мерки по ОВОС, сигурно с обезопасяване на доста надвисналите скали, много тежки дейности по обезопасяването на цялото трасе. Тежък обект, пак казвам и повтарям, но връщане назад няма. Ние трябва да направим Кресненското дефиле. Ако беше много лесно отдавна да е направено. Сега трябва да го направим. Всеки ден, всеки час, това е една от големите гробници на България. Всеки трябва да си дава сметка, че там се прекършват съдби на хора, загиват млади хора, унищожават се цели семейства, тъй като трасето вече е изключително натоварено. Ние, по одит на пътна безопасност ще правим всички необходими мероприятия това трасе постепенно, доколкото е възможно при този трафик да бъде обезопасено. Сега предстои да направим мероприятие тук, в Кресна, най-вероятно в Струмяни. В самото Кресненско дефиле също ще направим мероприятие по безопасност на движението, това са, възможности, които са ограничени

от гледна точка на това, че трафикът няма къде да бъде пренасочен. В момента, в който изградим източния вариант ще прехвърлим движението, цялото движение по източния вариант и ще се заемем с рехабилитацията и с всичките мероприятия, които трябва да бъдат извършени по старото трасе на Кресна.

Г-жа Василева: Благодаря г-н Атанасов. Мисля, че по отношение напредъка на 3.2 се случиха две важни неща, от началото на годината, а именно, че имаме проект в резултата на конкурса, идеен проект, който видяхме и второто, докладът по ОВОС и оценката за съвместимост вече в ходи в МОСВ, което беше много важна стъпка, остава да видим как ще тръгнат процедурите и обществените обсъждания по ОВОС. Имате думата за въпроси. г-н Теплански?

Г-н Марек Теплански (ЕК): Имам коментар и след това няколко въпроса. Би било добре за бъдещия комитет за наблюдения, ако имате много ясен график, който да може да разгледаме предварително с ключовите етапи и това е свързано не само със специфичната ситуация на лот 3. Започнахме 3.3, 3.1 и след това 3.2. Те са свързани. Що се отнася до ЖП сектора има доста сериозни и големи инвестиции. Наблюдението е важно от гледна точка на установяване на базата, от която да се следи напредъкът на всяка следваща нова среща. А сега е по-скоро лично становище - дали има риск или няма риск. Искане ми се да видя един график, на който да има не само за мен, той е за целия комитет за наблюдение, да има ясно виждане за ключовите моменти, ключови етапи и техните срокове.

За лот 3.2 доколкото разбрах планът е да се пусне процедура и да се започне през май 2018. Бих искал да попитам как това се съчетава ОВОС, свързан и с обществените консултации, някои не са започнали. Разбирам, че проектирането на алтернативата, което смятате да бъде окончателно е договорено вече. Бих искал да зная как резултатът от ОВОС и публичните консултации, обществените консултации са отразени. Ще има проектиране и изработване, тоест ще имаме отделен изпълнител на проектирането и отделен строител, тоест изпълнител на строителството. Отделни ли ще бъдат или ще бъдат един и същи. Ако правилно съм разбрала въпроса. Освен това, те са важни от гледна точка на издаването на разрешителното за строеж. Има някои елементи, свързани със забавянето. Предполагам, че не можем да очакваме отново да има голямо забавяне заради археологически обекти. Не бива да си затваряме очите пред вероятните фактори, които биха довели до забавяне. И накрая да завърша - въпросът ми е относно разходите. Тези 900 млн. лв. за всички лотове ли са или са само за някои от тях? Или само за 3.2? Как ще се осигурят ресурсите, необходими за приключване на лотовете, защото разбирам, че парите не са достатъчни в предвидените по лотовете.

Г-жа Василева: Благодаря за въпроса. Г-н Атанасов?

Г-н Дончо Атанасов: На първия въпрос за точен график предполагам, че Вие се интересувате основно 3.2. Имаме, точен график и няма защо на да чакаме до следващия комитет за наблюдение, може да Ви го предоставим до няколко дни, ще бъде актуализирано. По доклада по ОВОС, за който питате, оттук нататък след днешния ден докладът за ОВОС е влязъл в Министерство на околната среда и водите и очакваме санкцията на Министерството да се произнесе по доклада по ОВОС. В момента, в който имаме решение и доклад по ОВОС, одобрен - започват обществените обсъждания. Това е наша отговорност - да организираме обществените обсъждания, които ще бъдат проведени в две общини - Кресна и Симитли. По финансовата рамка, за която Ви съобщих, това касае само лот 3.2. Финансово обезпечение на всички други лотове, говорим за лот 3.1, за тунел „Железница“, за лот 3.3 имаме финансово обезпечение. Надявам се по трасето, което Вие видяхте и това, което ще бъде одобрено от ОВОС. Въпреки че там има стар римски път, надявам се да няма никакви тежки археологически

обекти. Разчитам на това, познавайки исторически тези местности. Още веднъж повтарям - 900 млн. е това, което виждате по лот 3.2.

Г-н Теплански: Извинявайте, че задълбавам, но да започнем от отговора. Ако това е стойността, ако това са разходите, наистина и знаем, че средствата общо няма да бъдат достатъчни за финансирането на всичко, тогава с разходите за осигуряване на останалите суми какво се случва? Останалите средства, имате ли идея откъде ще дойдат?

Г-жа Василева: Може би Управляващият орган трябва да отговори на този въпрос. Със сигурност мислим и за това, защото отговаряме за цялостната картина и за осигуряване на финансирането за завършване на проектите. Тази стойност, която чухме, 450 млн. евро, я получихме в близките дни. Индикативният бюджет, недостигът е цялостен за реализиране на 3.1, 3.3, тунел „Железница“ 3.2 е в порядъка на 150-170 млн. евро. Това е сериозен недостатък и очевидно може да стане по-малко в резултат на тръжните процедури, но при всички положения има недостиг на средства, за да се реализира, благодаря на Комисията, го индикира, г-н Теплански още миналата година индикира този въпрос, защото той беше от самото начало, още със разписването на програмата беше ясно, че ще има недостиг и то много по-голям. Сега е значително по-малък и мисля, че наистина е време да започнат да се предприемат мерки за осигуряване на този бюджет. Другата апликационна форма сигурно няма да бъде одобрена, докато не стане ясно как цялостно обезпечаваме проекта. Няма много възможности за осигуряване на този допълнителен бюджет. Пак казвам, и друг път сме водили такива разговори, но до този момент не успяхме, защото няхаме ясната картина. Макар че индикативно, това са 150-170 млн. евро. Да, имаме го предвид, Искане ми се да започне процедурата по ОВОС, за да се види накъде вървят нещата. По процедурата за ОВОС има 3 месеца закъснение. Докладът по ОВОС трябваше да влезе в края на февруари. Едва сега влезе, много добре знаем, че ако нямаме одобрение на доклада по ОВОС и оценка за съвместимост става безсмислен и проектът, който видяхме преди малко и който изглежда така добре. Така че в най-скоро време ще започнем разговори с Европейската комисия, с ЕИБ, съвместно с Министерство на финансите, искаме и с Национален фонд да обсъдим въпроса. Да се даде право на управляващия орган от Министерски съвет, да започнат такива разговори, преговори, с банката за осигуряване на допълнително финансиране. Това си е една процедура, за която трябва да се подготви с доклад от съвместно от министъра на транспорта и министъра на регионалното развитие, да се иска от Министерски Съвет даване на мандат за такива преговори. Така че имаме ли този мандат и тази процедура ще извървим, ще договорим евентуално параметрите и това, което е необходимо. Г-н Чайков може би знае повече или има предложение в тази насока?

Г-н Стефан Чайков (АИКБ): Няма как да знам повече от Управляващия орган, но за да успокоя г-н Теплански, г-жа Василева като говори за държавен бюджет пропуска факта, че, в началото на 2019 година, България трябва да влезе тол системата, която се очаква по предварителни нагласи да генерира един много сериозен финансов ресурс, така че Агенцията като бенефициент да може да си дофинансира строителството на 3.2 и сама. Така или иначе преди 2019 г. ние няма да знаем колко точно е този недостиг. Строителството, по всяка вероятност, ще бъде 4 или 5 години, в крайна сметка дори да говорим чисто за държавен бюджет 30-40 млн. евро на година не би трябвало да е кой знае какъв проблем, за който и да било държавен бюджет, та дори и за нашия. Така че разбирам напълно опасенията на комисията, моята гледна точка е, че този разговор ще бъде актуален в началото на 2019 г. Специално за недостига на средства.

Г-жа Василева: Да, благодаря. Както казах, не мисля, че Комисията ще одобри апликационната форма, ако кажем, че след 2019 започваме разчет за да видим какви пари имаме, и какви приходи получаваме от тол системата. Мисля, че към този момент трябва

да декларираме и да имаме ясна визия как го финансираме. Въвеждането на Тол системата закъсня. Това е не само моето виждане, а и на екипа на Управляващия орган. Това е една процедура, решение на високо министерско ниво между министрите, тогава ще се вземе евентуално решение, а може и да не сме прави - дали ЕИБ или бюджет, но ще се дадат алтернативи.

Г-н Чайков: Искам да подчертая, че при 600 млн евро прогнозна стойност на тунел „Железница” и 3.2 грешката може да бъде в рамките и на 100 млн. евро така че, това няма да е грешка в резултат на тръжни процедури. От 600 млн. евро не е нереалистично да се получи дори и близо 100 млн евро разлика, което ще от съществено значение за фактическите разговори с Комисията, така че тук може би Управляващият орган трябва да намери начина да убеди всички, които сме в КН да убедим Европейската комисия, че не би следвало апликационната форма за 3.1 и 3.3 да се бави и да чакаме окончателното определяне на стойността на оставащата част от Струма.

Василева: Апликационна форма по 3.2 все още не е постъпвала и преди края на 2017-та година, едва ли ще постъпи. В най-добрия случай, ще е първото тримесечие на 2018-та година. От друга страна, наистина ако имаме тунел „Железница”, вече търгуван, щеше да е по-ясно какъв е бюджетът, който търсим. Затова казах, че до този момент не сме предприели мерки, но оттук нататък вече мисля, че трябва да работим, колкото и да ни е неприятно, с индикативни стойности и да казваме към момента какъв е недостигът. Сигурно ще се намали, но това ще продължим да го обсъждаме. Да, г-н Темплански.

Г-н Марек Темлански: Не ме разбирайте погрешно. Ако Вие сте спокойни в тази ситуация, когато не Ви достигат няколкостотин милиона, очаквате тръжните процедури и така нататък - добре, но няма нужда да ме успокоявате и убеждавате. Вие ще трябва да заплатите. Второ: след като изпратите формуляра за кандидатстване трябва да сте гарантирали, че имате финансиране и това е ясно. Намерили сте източник за финансиране, държавен бюджет и каквото и да е. Изненадва ме просто въпросът, който се обсъжда от доста време. Аз не искам да залагам непременно на тол системата. Още дори не е на тръжна процедура тази система или е? Имате ли изпълнител? Не, няма договор, така че да се залага, че от 2019 ще Ви носи приход от 100 млн - това не може да бъде сигурно. Просто говорим за това, което имаме, като обеми в програми, знаете колко ще Ви струва и определено, че средствата, с които разполагате по Програмата няма да Ви стигнат, което означава, че моментът си е точен, за да се мисли как да се покрие тази разлика. По отношение на тръжната процедура в края на годината бих искал да видя, да разбере откъде ще идват тези средства, които ще покрият това. Аз имам доверие в Управителния орган, че сериозно гледа на нещата, особено сега, когато вече имат последните цифри и разчети преди да се стигне до това да представят пред Комисията документа.

Да се върнем на въпроса с графиците и основните етапи, искам още малко да поговорим за синхронизацията, разбирам, че се сега се развиват по-бързо дейностите, тъй като трябва да се пести време по отношение на ОВОС и консултациите по ОВОС, решението още не е взето, очаква се. Възложен е договорът за проектирането. Въпросът ми е - това ли ще бъде проектът, по който ще се работи или ще има тръжна процедура по проект. За това ли ще бъде тръжната процедура в края на годината, трябва да се отчете проектът също и за 3.2 Убеден съм, че вие, хора, инженери, специалисти, мислите по тези въпроси, но искам да разбере как ще се стигне до това, че да се разпише тази тръжна процедура, през 2018-та година, преди да е завършена? Става дума за нещо изключително сложно, един сложен проект, безпрецедентен, случват се едновременно на различни места - различни дейности и работи, затова за мен е важно да се разбере доколко е реалистичен този график или е по-скоро това, което Вие бихте искали да се случи по този сценарий.

Г-жа Василева: Г-н Сесилио ще добави предполагам нещо към коментара.

Г-н Аурелио Сесилио (Ек): Аз съм оптимист по природа, но не чак толкова колкото Марек, може би защото съм и по-възрастен. Но не съм наивник. Благодаря и на преводачите за усилията и работа им. „Ние се надяваме“ често го чувам на днешното заседание, надяваме се и така нататък, но когато се управлява бюджет, е трудно да бъде на базата на надежди. Обикновено ни е необходимо нещо по-сериозно, затова искам да попитам за по-реалистична картина на ситуацията. Фактически, може би вече сме закъснели да говорим за следващия комитет за наблюдение. Тогава ще е късно, сега ни е необходима тази по-реалистична картина на ситуацията, защото списъкът с големите проекти, редовно трябва да се актуализира и то точно от комитета за наблюдение, това се случва. Никой вече не се бърка по този въпрос. Всички знаят кога е началото, края, стойностите, затова мисля, че на първо място е важно да се актуализира ситуацията, и то редовно, и още нещо, което искаме от всички държави-членки, защото списъците, граfiците и различните изменения и модификации се оказват доста ненадеждни, а пък трябва в крайна сметка и ние от наша страна да управляваме ресурси, и финансови, и човешки, някъде около 200 големи проекта уж получихме с много актуализации, от цяла Европа. Затова приканихме всички държави членки да ревизират този списък с големи проекти за всяка оперативна програма. Трябва да се проведе сериозна дискусия.

Може би ни е необходим оптимистичният сценарий, разбира се, но може би е добре да чуем и по-реалистичен и дори и песимистичен сценарий. Когато става дума за тунел „Железница“ и за тръжна процедура, която е била отворена 8 месеца и след това е била прекратена. Може би има нещо, може би в крайна сметка консултациите е трябвало много по-бързо да приключат, не знам, аз само казвам, просто си говоря, така да се каже, в момента. Но тази сутрин, когато посетихме лот 3.3, ни обясниха, част от пътя може да се преразгледа в зависимост от връзка с лот 3.2. Което би могло да означава и промяна на дизайна на лот 3.2. Не оптимистично да се счита, че всичко това ще бъде завършено преди 2023-та година. Не знам дали това не е прекалено голям оптимизъм, обаче ако се закъснее, ако се просрочи, ако се премине след 2023-та година, тогава какви са опциите, какви са вариантите пред нас? Мисля, че трябва да ги обсъдим, защото за лот 3.2 този финансов механизъм не е напълно ясен и аз бих се тревожил. Тогава може да се окаже, че един голям проект няма да бъде одобрен, ако няма ясна идея какъв ще бъде финансовият механизъм, който ще позволи да се изпълни проекта и това се отнася за всички държави членки. Навсякъде казвам същото послание. Може всичко да е отлично от техническа гледна точка, проектът да е прекрасен и така нататък, но аз ако не съм сигурен откъде в крайна сметка ще дойдат средствата, тогава ще си кажем - защо Комисията да се захваща с това, защо да се ангажира? За да бъде одобрен големия проект от ЕК, трябва да е ясно финансирането на проекта. Същото послание предавам и в други страни-членки на ЕС, по сходни случаи.

Ще се радвам, ако се проведе и техническа дискусия с Управляващия орган и основните заинтересовани страни около реалистичните физически и финансови сценарии по големите проекти и в железопътната инфраструктура, и в пътната инфраструктура, в началото на септември. Да видим какви са реалистичните сценарии за подаване, за започване, за приключване на работа, финансови стойности и измерения. Защото всеки казва: „Тези проекти са сложни. Отнема се време да се подготвят, да се изпълнят.“ Не можем да чакаме до 2020 година, за да видим дали ще има преразпределение. Ако ставаше въпрос за финансиране на малки и средни предприятия тогава бихме могли да реагираме по-бързо, ако имаме някаква гъвкавост да действаме, но това не се случва при големите инфраструктурни проекти. Нещата трябва предварително да са много добре

подготвени и обмислени. Понеже съм по-малко оптимист от Марек, си мисля за по-скорошна среща – през септември, тоест края на третото тримесечие на тази година...

Г-жа Василева: Благодаря за тези коментари. Мисля, че картината дори е по-страшна, отколкото я представихте. Да, мисля, че стана много тягостно. За реалистичната картина наистина може би е в друг формат срещата. Трябва да се направят и такива срещи, защото на мониторинговте, не може всичко да се представи, не може в график и ясни срокове да се види истинската и ясна картина. Както казах, проектите са малко – два за „Струма” и два ЖП проекта. Може да имаме абсолютен, ясен, реалистичен график, за това какво правим, кога го правим и да се следи. Всъщност аз казах, че имаме такива графици, но ние излизаме от тях. Мога да убедя Комисията, че имаме графици и се договаряме за тях, разбираме се. Сега мога да Ви кажа кои графици не са спазени. Казах за околната среда, ОВОС - имаме закъснение 2 или 3 месеца вече, оттам закъсняват и другите процедури. На НКЖИ проектите също трябваше да бъдат обявени тръжните процедури, и там има закъснение, ние сме го казвали и пред Комисията, от миналата година са подготвени и не се обявяват. За тези 4 проекта, ще поискаме среща в началото на септември, както казахме и на техническо ниво да се обсъдят нещата, включително и с въздействието на 3.2 върху другите 2 лота, как влияе. Разбира се, мислим и за алтернативни проекти. АПИ няма да се съгласи сигурно с мен, но това сме си го говорили, както виждате подготвят и други проекти. След средата на тази година, ние вече сме във втората половина, след като започнат процедурите за обществени обсъждания мисля, че ще се види накъде вървят нещата, трябва ли да започнем да мислим за алтернативни проекти. Ако наистина няма ясна картина, какво правим с лот 3.2.

Г-н Дончо Атанасов: Пътната администрация е с 130 годишна история. Старият програмен период сме го завършили на 100%, включително с разрешение за ползване на обектите. Да, имали сме проблеми, имали сме известни закъснения и тези закъснения обикновено са от няколко основни причини, които са извън нашата администрация. Това касае археология - не знаеш как и по какъв начин ще се натъкнеш на обекти, особено по нашите земи, които са доста богати на историческо наследство и второто е свързано главно с отчуждителни процедури. И решението на Конституционния съд на република България, че докато не се обезщети последния човек и наследник разрешение за строеж не може да има.

За да бъде емпиричен, ще направя точно и ясно изявление: Проект „Лот 3.1” на „Струма”, „Лот 3.3” на „Струма” и тунел „Железница” - не са рискови обекти и те ще бъдат завършени в програмния период. Всички трудности, които имаме по „Лот 3.2” са с разписани графици, дори да имаме известно закъснение относно доклада по ОВОС, този доклад е от 2000 страници, все пак. Това е изключително тежък труд на хората, които го правеха по ОВОС. През това време успяхме - едни от най-известните специалисти на България направиха този конкурс и има избран победител и трасе. Това какво ще покаже доклада по ОВОС ще го реши Министерството на околната среда и водите. Графикът, който сме разработили с колегите от Агенцията, разбира се, използвайки целия капацитет. Пак казвам, това е изключително голямо предизвикателство за българския строителен сектор. Изпълнението на „Лот 3.2” е изключително голямо изпитание. Аз не съм оптимист, но не съм и песимист. Познавайки възможностите на пътния сектор, на строителите, на инженерите, на надзорниците и на проектантите аз съм абсолютно убеден в това изявление по „Лот 3.2” - ако имаме разрешение за строеж, преминавайки през цялата процедура, свързана с съгласуване, отчуждения, археология и така нататък, в средата на 2019 г. „Лот 3.2” в тези варианти, ще бъде завършен в програмния период 2022-2023 г. И така, ние ще имаме завършена магистрала от София до границата с Гърция. Графиките ще бъдат актуализирани и аз не възразявам в удобно за Вас време,

господа Сесилио и Темплански, да направим в най-кратко време една дискусия, за да знаете, че администрацията на Пътната агенция се занимава ежеминутно, ежечасно с този изключително важен обект на България. Да, това е кауза за българския строител, кауза за България е да направим Кресненското дефиле, да преминем през него и България да има наистина една автомагистрала от София до Атина. От гледна точка на финансирането на проекта, българското правителство е доказало, че винаги намира средства и начини за финансиране.

Г-жа Василева: Благодаря. Абсолютно сме съгласни и вярваме, лично аз, в ангажираността на АПИ, те са го показали, особено г-н Дончо Атанасов - нямат друг избор, живеят с този проект, обсъжда се, но това не означава, че не трябва да мислим и за алтернативни проекти, алтернативни решения, включително и за дофинансиране на проектите. Това, че разговаряме и Комисията повдига тези въпроси не означава, че не вярваме на АПИ, напротив, но много са неизвестностите.

Г-н Дончо Атанасов: Не мисля за алтернативен вариант в момента. Няма такова мислене в Агенцията в нито един от нас. Отказвам да мисля за алтернативни обекти. „Лот 3.2” на Струма трябва да бъде направен.

Г-жа Василева: Това е много добро изявление, но има и други средства, има и бюджет. Безспорно, имаме задължение да я направим, но сега говорим за възможностите и рамките на Оперативната програма в един срок, който е - времеви рамка и времеви бюджет. Забавяме и проточваме този процес, но не може да не се мисли за него, всичко се случва с хората, камо ли пък с проектите. Г-н Сесилио искаше да добави нещо.

Г-н Аурелио Сесилио: В ежедневието си говоря за оптимизъм и песимизъм, но в ежедневието си използвам и данни и се старая емоциите да ги оставя настрана, защото тук не става въпрос за доверие. На мен проблемът ми е следният: Въз основа на информацията, с която разполагам и дискусията днес смятам, че или не разполагам с актуална информация или тази информация, която ми е подадена не е достатъчно надеждна. Ако не разполагам с надеждна информация аз не мога да изпълнявам задачите, които са ми възложени. Ето защо поисках тази актуализирана информация, за да мога категорично да говоря за това какво има нужда да направим още. Може да се окаже, че има неща, които вместо да се правят последователно, могат да се правят паралелно. Ето това трябва заедно да решим, за да може да съдействаме вашите цели да бъдат постигнати. Необходимо е да имаме и следното нещо предвид: финансите не са гарантирани, а се съобразяват с правилото „n+3”. За тази година това не е проблем. Но за 2018 вече ще е проблем, ако няма достатъчно разходи, представени пред ЕК. И съответно разполагаемата сума ще стане по-малко. Именно този риск обсъждаме.

Василева: Както разбирам, г-н Сесилио нищо, че е за първи път с нас и съвсем от скоро, абсолютно се е запознал с данните и вижда риска. Утре и аз ще кажа в нашата презентация за правилото M+3, че принципно няма проблем за тази година, но за догодина, трябва да достигнем по кохезионен фонд, утре ще говорим, но бих добавила, че това, нашите бенефициенти не ги вълнува много, за съжаление, защото общо-взето това е проблем едва ли не на Управляващия орган и на Министерство на финансите. Така че е крайно време наистина да мислим за цялостната реалистична картина, не да се стремим, че 2023-та година ще успеем, ако всичко върви добре. Нека чуем Екатерина Йорданова и може би да преминем към следващата презентация

Г-жа Екатерина Йорданова (КНСБ): Благодаря, аз ще бъда много кратка. След като, все пак знаем, че емоциите не са най-добрият съветник и не са най-популярни да бъдат използвани, когато говорим за инвестиционни проекти от този калибър. Емоцията, която прозвуча в думите на г-н Атанасов мисля, че дава един сериозен поглед върху това какво

като капацитет има в тази агенция и също така емоцията, с която той говореше за каузата за България и за важността на този обект на мен ми се иска да пренесем и емоция към Европа, защото и архитектурата, и историческото наследство, което разкриваме тук, ни бави, то е наследство за Европа, за обединена Европа, смятам, че трябва да се проявява разбиране. Аз също съм оптимист, но понеже г-н Сесилио е за първи път тук, няма как да не се обърна към него и да му кажа: Аз съм представител на работниците на транспорта на България, транспортни строители и не само, на всички работещи в България. Начинът, по който Вие работите показва и ме кара да вярвам, че ние ще бъдем още по-успешни в тази програма. Аз се чудя къде по-успешни да бъдем, защото все пак предишната я изпълнихме в 98%. Вярвам, че имаме нужда от малко самодисциплина и една препоръка към всички бенефициенти - да не очаквате прекалено много слизване на цените надолу, защото смятам, че цените прекалено много бяха занижени. Мисля, че трябва да се обърне сериозно внимание и на вашите подизпълнители. Цените не могат да вървят надолу. Те ще вървят нагоре, защото обединена Европа говори за повишаване на стандарта на живот. България е страна с най-ниски заплащания и се надявам това добре да бъде отразено във вашите прогнози. Надявам се, че не само на думи и не само на документи ще се опитваме заедно да развиваме икономиката, да развиваме обаче икономика и растеж не може да се постига с тези доходи и с тези ниски заплати. Така че не очаквайте по-ниски цени на обектите, очаквайте по-високи, а там, където е необходимо за Вас - привлечете и гражданското общество, синдикатите да застанем до Вас и да търсим финансиране за тези обекти, каузи, както ги нарекохте, благодаря Ви.

Г-жа Василева: Да, благодаря. Това доказва, че наистина трябва да се мисли за допълнителното финансиране, което още в началото знаехме, че не достига. Защото тогава имаше други големи суми, които стояха зад автомагистрала „Струма Лот 3.2”. Мисля, че дискусията се изчерпа. Нека направим тази среща по-концентрирано и да обсъдим какви са истинските срокове и възможности. По старата Програма, в началото на 2015 година направихме с Европейската комисия съвместно един план, с мерки, споменах го в изложението, който значително допринесе за успешното завършване на програмата.

Преминаваме към следващия бенефициент – Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”. Традиционно за тях и за АППД остава по-малко време, но ще помоля колегите да бъдат по-кратки.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ С БЕНЕФИЦИЕНТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-н Васил Хаджиев (ДППИ): Здравейте, казвам се Васил Хаджиев. Позволете да се извиня от името на ръководството на ДППИ, че не успяха да присъстват. Както помоли г-жа Василева ще се постарая да бъде кратък. Имаме три проекта в процес на изпълнение. Противно на това, което очаквах, не можахме да използваме инерцията от предния период, когато всичко приключи перфектно и се забавихме и тук. Това е количествена оценка на риска и подобряване ефективността на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение. Това ще бъде първият ни успешно приключил проект след няколко месеца. Целта му беше на базата на тази оценка на риска да се планират инвестиционни и други мерки, които да подобрят ефективността на нашите пристанища. Основните дейности, извършени от изпълнителя по проекта, са следните: изготвяне методика за количествена оценка на риска. Извършена е оценка на риска на едно речно и едно морско пристанище, по-точно Русе и Бургас. Разработен е модел за системно

прилагане на тази количествена оценка на риска. Изготвени са определени предложения за нормативни промени в Закона за морските пространства, по-конкретно е направено предложение за актуализация на 7-годишната програма на предприятието. Във връзка с тези дейности допълнително беше извършено, и се извършва в момента, от екипа на проекта практическо внедряване на системата за извършване оценка на риска, чрез организиране на обучения на служители на предприятието в териториалните поделения. Във връзка с тези обучения, са изготвени оценки за петте пристанища с национално значение - Бургас, Варна, Русе, Лом и Видин. Направени са стъпки за внедряване на предложенията на изпълнителя за промени в 7-годишната инвестиционна програма и резултатите от проекта са обобщени в софтуерен продукт за оценка на риска.

Следващият проект е „Проектиране и внедряване на интегрирана информационна система за планиране и управление на ресурсите в пристанищна инфраструктура”. Целта му беше да се повиши ефикасността на административния капацитет чрез използване на модерно софтуерно решение, за по-лесно управление и планиране на ресурсите. След проведена процедура - изпълнителят е „СТЕМО”, като внедрихме SAP 6.0. От 1 януари тази година се работи със системата, имаме 49 крайни потребители, като всеки има определени права и роли в системата. Информацията се регистрира, всички бизнес процеси се регистрират в момента на тяхното случване и непрекъснато имаме актуална информация за това какво е състоянието в предприятието. В момента тече етап на поддръжка, който включва фини настройки, ако нещо не е било предвидено предварително и не е изпълнено. Тук са представени модулите, виждали сте ги и друг път.

Третият проект, който изпълняваме в момента, е одобрен съвсем скоро, „Предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища”, така наречената Port Community System. Целта е да се изработи предпроектно проучване, което да послужи за основа на бъдещ инвестиционен проект за внедряване на самата система. Вече е избран изпълнител по проекта. Той е предал встъпителен доклад с който представя своя метод за изпълнение на проекта. В момента разработва концепция за изграждане и внедряване на Port Community System, след което ще бъдат изготвени проекти на софтуерна и хардуерна инфраструктура, разработване на документация за избор на изпълнител и отново предложения за промени в нормативната база.

По приоритетна ос 4 имаме подадени два проекта: „Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на информационната система за управление на трафика на плавателните съдове , фаза 4” с прогнозен бюджет около 9 милиона и половина лева и „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения”, около 15 млн. лв. прогнозен бюджет. И по двата проекта сме получили коментари и бележки от управляващия орган, в тясно сътрудничество работим с тях по отстраняването им и се надявам в кратки срокове да върнем коригираните формуляри. Благодаря за вниманието.

Г-н Николай Дечев (УО на ОПТТИ): Благодаря на г-н Хаджиев за изнесената презентация. Има ли въпроси към проектите на ДППИ? Ако няма коментари, да продължим с презентация на г-н Цонев от ИАППД.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“

Г-н Павлин Цонев (ИАППД): Ще Ви представя работата на Изпълнителна агенция за проучване и поддръжане на река Дунав. Ние направихме една малка крачка, но за нас тя е с голям ефект, тъй като изпълнихме проект по приоритетна ос 4. Това е ”Подобряване

системите за навигация” фаза 2. Фаза 2, защото проектът стартира предния програмен период, изпълнихме три елемента и в този програмен период завършихме най-важния за нас, който носи изключително голям ефект. Това е построяването и доставката на хидрографен кораб. Бюджетът на този проект е малко над 6 млн лв. Миналата година през месец март сключихме договора с изпълнителя и февруари месец корабът беше в пристанище Русе. Защо ни беше нужен този хидрографен кораб? Тъй като досега дейността се изпълняваше със съдове, които са на повече от 70 години, мога да кажа, че корабът „Дунав”, със същото име е на 77 години и досега гордо изпълняваше задълженията си, но техниката, с която той разполагаше, бе изключително остаряла. Този кораб изпълнява дейност, която е свързана с хидрографиране на речното дъно и изучаване на бреговата ивица. Строителството на кораба започна с най-елементарните стъпки – срязването на основния материал за изпълнение на кораба, това са стоманените листи и ето от един такъв малък стоманен лист получихме един кораб, който е с тегло повече от 80 тона. Нашите колеги изпълняваха доста съвестно задълженията си по време на строежа. Във видеото, което ще Ви покажа, ще видите как се изгражда един кораб. Естествено корабът не е толкова голям, така че строежът се извърши на брега с една малко по-особена форма на строеж, с палубата надолу, но това не означава, че не получихме това, което искахме. Тук виждате моментите от строителството на хидрографния кораб. Ето го с дъното нагоре, в момента преди да бъде обърнат и след това спуснат на вода. След това вече започват довършителните работи. Тук корабът е в естествената си позиция и следва спускането на вода. Освен основното си оборудване като кораб, той притежава две основни отличителни черти. Основното, което го отличава от другите кораби е, че разполага с много мощно хидрографско оборудване. Първо, корабът има многолъчев ехолот, с който получаваме една триизмерна картина на речното дъно, а това е нужно, защото съгласно тази картина ние извършваме обозначаване на плавателния път. Това става с буйове, извършва се от друг кораб, така че основната дейност пада върху новия хидрографен кораб. Освен това корабът беше кръстен, по-точно именуван през месец март, точно в Деня на водата, на 22 март. Негова кръстница беше координаторът на коридора Дунав-Рейн, г-жа Карла Пайс, която направи едно страхотно сравнение - името на кораба и корабът, който кръстихме, идва в един момент, в който пристанище Русе, със старото римско име „Пристанище на 60 кораба”, „Сексагинта Приста”, дойде още един кораб, така че Русе се превърне в пристанище на 61ия кораб. Виждате моменти от церемонията. Тук може вече да говорим за това хидрографско оборудване. Нарочно съм избрал такива интригуващи моменти от работата на кораба. Това е част от заснетото речно дъно и един потънал съд. Виждате каква способност има тази хидрографска апаратура, която освен обозначаване и измерване на дълбочините, може да заснема и триизмерни картини. Ето едно малко клипче, с което да демонстрираме как работи този многолъчев ехолот. Виждате, че получаваме една пълноразмерна, триизмерна картина на този потънал съд. Тук виждаме моменти от самото измерване. Това, което получаваме, е една точна картина на този потънал съд. Потънали са след 44-та, 45-та година. Няма да казвам с какъв товар са. Така че следващият високотехнологичен инструмент, с който разполага този кораб е лазерна система, с която ние можем да картографираме брега и крайбрежната инфраструктура. Тази наша мечта, да направим сравнение с измерванията, които са били правени преди повече от 25 години, за сравнение с ерозийните процеси, които протичат в реката и това наложи да екипираме съда с тази лазерна система. На този слайд виждате картинка от лидара. Той показва бреговете съоръжения в техния истински вид, но също така имаме възможност да картографираме бреговата ивица с техните географски координати. Затова ще предложа още един кратък клип, да видим как работи лидарът. Виждат се бреговете, виждат се дори дърветата и всички елементи, но за нас си остава най-важното - брегът, тъй като ще знаем координатите, ще ги наложим със старите

карти, понеже като нашата основно грижа е да актуализираме електронната карта. В най-близко бъдеще електронната карта ще бъде задължително пособие за навигационното оборудване на корабите по вътрешните водни пътища. Така че точно навреме разполагаме с техника, която ще позволи за много кратки периоди да актуализираме електронните карти, които предлага нашата агенция. С това завършихме този цикъл, в който искахме да направим едно техническо преоборудване на агенцията. Освен това с една скромна сума от около 120 хил. лв. агенцията по приоритетна ос 5 извършва и това, за което стана дума по време на комитета по наблюдение. Искаме да повишим капацитета на колегите от дирекцията, която се занимава с проекти, но и на всички останали от общата администрация на агенцията. Това са елементите, с които искаме да повишим нашия капацитет. Предлагам да видим един кратък филм за новия хидрографен кораб.

- Клип

Г-н Цонев: Надявам се да Ви е било интересно. Благодаря Ви за вниманието, ако има въпроси слушам.

Г-жа Василева: Г-н Цонев, благодаря за презентирането. Чудесно. Не чух кога да очакваме подаването на формуляр за кандидатстването за проекта, който готвите вече от доста време.

Г-н Цонев: Представих само това, което сме завършили. В момента мога да кажа, че до един-два месеца трябва да приключим с анализа „Разход-ползи”. Колегите работят върху апликационната форма, така че се надявам поне до края на юли да сме готови.

Г-жа Василева: Добре.

Г-н Цонев: Ще бъдем готови.

Г-жа Василева: Това е по-добре. Защото така говорим „един-два месеца”, но трябва да сме наясно.

Г-н Цонев: И на мен ми се иска някои неща да стават по-бързо.

Г-жа Василева: -За всичко това Вие имате договор.

Г-н Цонев: Да.

Г-жа Василева: Добре, юли месец да очакваме апликационната форма за другия Ви проект, който всъщност е същността на проекта, който финансираме през Оперативната програма за този програмен период, това е много хубаво, но беше задължение от предния програмен период. Имате осигурено финансиране, ако гласуваме и бъде одобрено от комисията предложеното второ изменение на програмата, бюджетът за този проект се увеличава с около 6 млн. евро, което мисля, че и с наличния бюджет, който имате, около 7 вече, мисля, че ще е достатъчен да се направи добър проект, така че да бъде осигурен целият комплект от съоръжения, които са необходими, за да се проучва и осигуряват подобри условия за корабоплаването по река Дунав. Имате думата за въпроси и изказвания по проекта. Това, което вече е свършено, е ясно. Те имат и проект по техническа помощ, за административния капацитет. В последните години се изгради доста добър административен капацитет, докато в началото не беше така. Виждаме добра координация, добра подготовка на апликационните форми, изпълнението, мисля, че се работи в правилната посока. Очакваме малко по-голяма активност. Включително ако имате и някакви нови предложения, защото техническата помощ вече се изчерпа почти. Имате ли въпроси? Всъщност те могат да бъдат зададени и утре, защото отново ще направим преглед на обобщение. За мен ще остане малко за казване, но може да се сетим да обсъдим някои работи или въпроси.

ЗАКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Василева: Благодаря на всички за участие, за търпението и активността. Имам предложение - утре да започнем десет часа, защото очевидно времето не ни е достатъчно. Мисля, че никой не е против. До девет и половина е регистрацията, в десет започваме. Благодаря още веднъж.

7 юни 2017 г.

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Галина Василева (Председател на КН на ОПТТИ): Отново Ви приветствам с добре дошли на втория ден от заседанието на комитета за наблюдение по Оперативна програма „Транспорт и транспортни инфраструктури“. Към днешното заседание се присъединиха и колегите от Европейска инвестиционна банка, които са тук и които имат бъдещи задачи с НКЖИ. Днес предстои да направим представяне на оперативната програма и изпълнението на оперативната програма от страна на управляващия орган. Към момента на състоянието на изпълнение на бюджета на оперативната програма. Предстои да Ви представим и съответно да гласуваме предложеното второ изменение на оперативната програма, което съдържа няколко точки, с цел подобряване на параметрите, изключване на някои. Също така - ще Ви бъдат докладвани изпълнените дейности по изпълнение на предварителните условия, поставени със Споразумението за партньорство на Република България с Европейската комисия. Вие сте го разгледали, имате материалите и ще гласуваме, ще приемем, ще обсъдим коментарите и гласуваме годишния доклад за изпълнение на програмата за 2016 г. , който имаме задължението всяка година до 30.06 да изпратим към Европейската комисия. И разбира се накрая ще завършим дейностите ни по публичност и изпълнение на плана на за информации публичност, годишния план, който също за 2016 г. да се отчетат дейностите.

СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020

Г-жа Галина Василева: Започвам със статуси на изпълнение на оперативната програма. Аз няма да се спирам, разбира се, на всяка една цифра. Това е просто, за да се има информация в случай, че някой иска, да има абсолютно точните данни. Така същите данни ги има и в материалите, които са ви раздадени в тази книжка. В презентацията сега съм се постарала да обнова и да са представени данните към 31.05. тази година с актуалните данни. Както и вчера споменах, имаше така изказвания доста от страна на комисията и като обща констатация в заключение, че напредъкът на оперативната програма към настоящия момент не е много добър. Това показват финансовите резултати, да кажем, слабо повишение на стойностите по отношение на договорени средства, платени и съответно сертифицирани към Европейската комисия. Изпълнението на бюджета на програмата – общо за програмата и по отделно приоритетни оси, в скоби също така са дадени процентното изпълнение спрямо общия бюджет по отделни приоритетни оси и общо. Такова е състоянието към момента. Предоставената безвъзмездна финансова помощ, така, данните са по отношение само на безвъзмездната финансова помощ, която разполагаме, нали, в програмата, която са подписани договорите да е включена, собственото съфинансиране за проектите, които имат бенефициентите – това са „НКЖИ“ и по-голяма част - метрото. Тук коментираме само безвъзмездната

финансова помощ. Така предоставената финансова безвъзмездна помощ към 31.05. е 903 милиона 495 хиляди евро, което представлява близо 48% от общия бюджет на програмата, близо половината. В тази сума са включени договорите за безвъзмездна финансова помощ за „Струма“ лот 3.1, 3.3 и тунел „Железница“. Двата проекта за разширение на метрото в София, западна дъга на Софийски околновръстен път, фаза 2 – това са основните, които формират тази сума. Платената безвъзмездна помощ приблизително е 10%, а сертифицираната е около 6 – 5.96%. Имаме сертифицирани средства по 1-ва и 2-ра приоритетна ос, докато предишното заседание преди 6 месеца нямаше, макар и малка, разбира се, съответно 4,24 по 2-ра приоритетна и 0,25 по 1-ва. Но вече имаме сертифицирани средства по всички приоритетни оси – тези 6%. Подадените формуляри за кандидатстване са 38, одобрени - 28. Като 8 от тях са за инвестиционни проекти и 20 за техническа помощ. Останалите 10 са в процес на оценка от управляващия орган. В следващите слайдове изпълнението на бюджета съответно на приоритетни оси, като са включени и конкретните проекти, все още се събират на един слайд. Съответните както инфраструктурните, така и техническите помощи. Първа приоритетна ос състоянието е следното: имаме подадени 5 апликационни форми, от които 3 са одобрени. Двете апликационни форми, които са одобрени вчера, бяха представени от „НКЖИ“, това са за 2-та малки проекта, които са резултат от така намаления обхват на проекта за „Пловдив-Бургас“, фаза 1 от Оперативна програма „Транспорт“, старата програма. Това са 3-те тягови подстанции и другия в резултат на дейности, които не бяха изпълнени по проекта „Септември-Пловдив“ от ОПТ. Това са 4-те броя пътни надлези, това са 2-те проекта. Видяхме вчера, че се изпълняват строителните работи и те ще бъдат завършени в рамките на тази година съответно през месец септември и месец ноември. Другият проект, който е одобрен, за техническа помощ, е именно София-Перник, границите с Република Македония. В новата програма ще видите предмети на промяна на програмата се обхващат целия участък от София до границите с Република Македония – има договор за безвъзмездна финансова помощ за около 13 000 000 евро. Каква е равносметката? При наличен бюджет 673 000 000 евро, по тази приоритетна ос двата големи железопътни проекта „Пловдив-Бургас“ фаза 2 и „Елин Пелин-Костенец“, за които имаме бюджетите. Общият бюджет, който е необходим, за да се реализират тези проекти е 930 000 000 евро, което към този момент формира недостиг от 257 000 000 евро по тази приоритетна ос за изпълнение на ЖП проект. Разбира се, още нямаме тръжните процедури, сключени договори, за да имаме реално картина относно този недостиг. Така или иначе той съществува в тази приоритетна ос и както говорихме вчера, за пътищата трябва да се мисли и за железниците, за железопътната инфраструктура какво правим с проектите и с този недостиг. Така, но по отношение на 2-та големи проекта, имаме апликационна форма, включена в управляващия орган отдавна, но към този момент все още не готов за одобрение, тъй като липсва и становището от страна на „Джаспърс“. За „Елин Пелин – Костенец“ подадена е на 02.06 тази година и започва нейната оценка, доколкото разбрах, очакваме в скоро време становището на „Джаспърс“ да бъде подписано и изпратено на управляващия орган за да приключим с оценката. Така, вчера стана ясно абсолютно в по отношение на стартиране на тръжните процедури, които наистина очакваме края на месец юни да бъдат обявени в голяма част по 3-те позиции за „Елин Пелин-Костенец“ и също така „Оризovo -Михайлово“ проектирането, за да може да се компенсира закъснението и да се даде старт на тези проекти. Това е по отношение на 1-ва приоритетна ос. Продължаваме с 2-ра приоритетна ос - за нея също говорихме вчера, тъй като проектите са ясни. Имаме 4 проекта, 4 проектни предложения, 4-те са одобрени от управляващия орган на национално ниво. Една апликационна форма за „Струма“ лот 3.1, 3.3, тунел „Железница“. На 01.06. беше одобрена и изпратена към Европейската комисия апликационната форма, а имаме и сключен договор за безвъзмездна финансова помощ

преди одобрението на формуляра за кандидатстване. Знаете на основание решение на МС още от месец септември 2015 г. с цел да има възможност за финансиране на извършените дейности със средства от националния бюджет, но към този момент вече има възможност и за сертифициране на тези средства, тъй като апликационната форма е одобрена на национално ниво и изпратена към комисията.

Другият е „Западна дъга“ на Софийски околновръстен път, това е фазираният проект. Той е завършен. В момента се извършват последни верификации на последните плащания, окончателния доклад и предстоят изготвяне, така че този проект ще бъде финализиран и документално в рамките на тази година. Предстои в следващия сертификат, който ще подготвим този месец към Национален фонд да бъде включена една значителна сума и по „Западна дъга“ на верифицирани средства, проверени.

Така и другите две технически помощи, които са одобрени. Това са за подготовка на „Черно море“ и подготовка на АМ „Русе - Велико Търново“. За „Черно море“ няма още тръжна процедура, за „Русе-Велико Търново“ има изпълнител и се извършват проучване в това направление. Общо равностойността каква е с 2-ра приоритетна ос. Предоставената БФП е 65 %, договорената -43%, платената – 10%., 10.6%. Така в резултат на предоставеният бюджет, който е 439 000 000 евро, при наличен 673 000 000 евро, толкова както и при 1-ва приоритетна ос .

Оставащият наличен бюджет е в размер 234 000 000 евро, тоест за АМ „Струма“ лот 3.2 остават 234 000 000 евро. Стойността на варианта за „Струма“ лот 3.2 е 450 000 000 евро. Виждаме, че още към този момент има недостиг на 200 000 000 евро. Така, аз вчера мисля, че не бяхме достатъчно коректни, защото тази сума, която се спомена 900 000 000 лева или 450 000 000 евро мисля, че не формира и съм сигурна, че не формира стойността на бюджета за целия лот 3.2. Това мисля, че беше само за строителните, за строителната стойност – тук не се включва супервизия, не се включва отчуждение, не се включва ДДС, което е допустим разход за археологии. Не съм сигурна дали това не е стойността само на едното платно, не знам дали се включва и съществуващата, така че този недостиг, за който вчера говорихме, сега така на е сигурно. Но вчера казахме, че трябва да се вземат мерки и да направим ясна преценка, техническа среща, за да видим какво правим с техническите решения и с недостига на средства. Това е по 2-ра, знаете така, 3.1, 3.3 е в усилено строителство, 3.1 все още проектиране от АМ „Струма“. Приоритетна ос 3 има три подадени апликационни форми и трите са одобрени, от които единият проект Линия 2 на разширение на софийското метро е завършен и въведен в експлоатация още през 2016, месец юли. Договорени са 94 също в този порядък, малко по-малко и платената безвъзмездна помощ е 25 %.

Виждаме, че трите проекта на метрото, формират 94-95% от общия бюджет. Оставащият бюджет от 5 % ще бъде договорен след като получим и апликационните форми. Апликационни форми, предполагам две ще бъдат от „НКЖИ“ за проектите за модернизация на гарите. Вчера бяха споменати и кои гари към съществуващите, които са първоначално по програма – Стара Загора, Нова Загора и Карнобат се включват още три гари. Това са по направлението София-Елин Пелин, това са Искър-Казичене-Подуене, защото те са важни така интермодални, но те са по участъкът, който се финансира от Механизма за свързана Европа, а през Механизма за свързана Европа тази дейност, тази мярка за модернизация на гари, гарови комплекси е недопустима дейност. По отношение на апликационните за 1 етап на метрото е одобрено от Европейската комисия. Това е първият проект, който е одобрен от Европейската комисия. За 2 етап беше изпратена през март месец от управляващия орган. Очакваме, одобрение. По 4-та приоритетна ос всички бенефициенти могат да подадат апликационни форми, но така или иначе в програмата има ясни приоритети с ясен бюджет, който отделните бенефициенти биха могли да

използват. Към този момент имаме подадени четири апликационни форми, от които две са одобрени. Едната е за завършилия, така фазиран проект от предишния програмен период за подобряване на системите за навигация на топографичните измервания на река Дунав. Завършен, закупен е кораба, който извършва вече топографични измервания. Другия проект – и за него говорихме за ITS на АМ „Тракия“ с подписан договор за безвъзмездна в размер на 4 593 000 евро. Все още обаче няма стартирани тръжни процедури в подготовката. Други 2 предложения на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Едната е за териториално разширение обхвата на DTMS или фаза 4, надграждане на VTMS след фаза 3 от предишния програмен период проекто-финансиран. И другата е доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения. Те са в процес на оценка. Предоставеният бюджет е около 11%. Договори с изпълнители - около 5%, платена безвъзмездна помощ – около 4. Във връзка с приоритетите, които има и задължителните проекти, които трябва да реализираме и очакваме заявени да получим от бенефициентите, са тези на „НКЖИ“, вчера г-жа Чакърова много добре ги разказа, които са и най-вече за изграждане на системите за управление и контрол на ЖП трафика и за изграждане на ETCS от София до Септември. И ако има бюджети, другите проекти, които формират този пакет, който следва да бъде е предмет на анализ, предмет на техническата помощ, която беше сключен договор много скоро между НКЖИ и Европейска инвестиционна банка. Така че в скоро време наистина очакваме резултати и от старта, мобилизиране на експертите на Европейска инвестиционна банка, първите резултати от прегледа на техническите спецификации и документациите, които са подготвили за тези проекти и след това подготовка на самите апликационни форми, за да можем да имаме яснота по проектите на НКЖИ по тази приоритетна ос. Другата, за която попитах и вчера г-н Павлин Цонев даде твърдо обещание, че юли месец ще получим апликационна форма – това е за закупуване на мултифункционалната техника за подобряване на условията на корабоплаването по река Дунав, включително и за драгиране на тази техника. И още един проект, който вчера всъщност махнахме така дневния ред, който изпълнителната агенция по морска администрация трябваше да представи, но те още не са готови. Не е формиран ясно обхвата, работят, но на следващия комитет за наблюдение със сигурност ще го представят и надяваме се да получиме облигационната форма – това е за интегрираната информационна система за управление и координация при аварийни случаи в корабоплаването. Мисля, че с апликационните форми през тази година са основна част, да ги получим, съответно да ги оценим, за да има време наистина да има време за тяхното изпълнение. Не само за финансирането, да започнат и да бъдат изпълнявани.

Техническа помощ – подадени са 22 формуляра за кандидатстване, от които 16 са одобрени. Тук съм посочила по-основните – големите са естествено проекти за повишаване на административния капацитет на всички бенефициенти, възстановяване на трудовите възнаграждения, разходи за обучение, закупуване на техника. Те са формирани, така наречени са общо административни капацитет, проекти за публичност на управляващия орган, количествената оценка на риска, Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и още един важен проект на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ – това е Интегрираната информационна система за планирани управления на ресурсите. Аз изброявам проекти, които са одобрени, за които има подписани договори. Следващият, за който казахме за техническата помощ за подготовка на модернизацията на ЖП, границата с Драгоман, границата с Република Сърбия, за НКЖИ е важно, разбира се, и за Министерство на транспорта, подготовката на тези проекти, които са във връзка със западните Балкани, за границите ни със Сърбия и Македония да имаме готовност с тези проекти, предвид на това, че нашите съседи като че ли ни изпреварват, докато бяхме по-напред досега. Подготовката на проекта Видин-

Монтана-Враца, изключително важен на Агенция Пътна инфраструктура. Подкрепа за планирани изпълнения на проекти са финансирани по проектна ос 4. Договорените средства към момента са 22 498 728 евро или 47% от общия бюджет на техническата помощ. Изплатените средства са около 3%. Това е по отделните приоритетни оси. Така и вчера стана ясно изключително важно е наистина тази година в основни линии да приключим с формулярите за кандидатстване, включително и с тяхното одобрение и със стартиране на всички тръжни процедури, за да имаме, увереността, че тези проекти ще се изпълнят в рамките на програмния период и преди това. Така че за проекта Пловдив-Бургас фаза 2 предвиждаме подаване на формуляр за кандидатстване към Европейската комисия третото тримесечие на 2017. Докато подпишем трето тримесечие, това означава тука в близките 1-2 месеца. Мисля, че Пловдив-Бургас фаза 2 „Джаспърс“ още има да поработи с НКЖИ. Може би повече ще се забави, но за Елин Пелин-Костенец в близките 1-2 месеца, мисля че можем да приключим, дори 1 месец, и да бъде изпратена към комисията. Разбира се, АМ „Струма“ лот 3.2 за управляващия орган по-реалистичен е срока първо тримесечие на 2018 г., реалистично-оптимистичен бих казала, защото със сигурност „Джаспърс“ тук ще имат много работа. Но ако АПИ успеят и в края на годината да предоставят апликационна форма.

Както споменах и вчера, 6 големи проекти финансира ОПТТИ и тези 6 проекта представляват 88% от целия бюджет на програмата. Сами разбирате, че успехът или неуспехът евентуален на един от тези проекти ще определя съдбата на цялата програма. Ето защо е важно да се акцентира и да се насочат всички усилия тези проекти да успеят. 2017, но и 2018 са изключително важни с оглед прилагането на правилото m+3. Благодаря, че г-н Сесилио вчера обърна внимание, ние го знаем, имаме го. В слайда съм посочила сумите, които трябва да сертифицираме към 31.12.2017 и съответно края на 2018 г. понеже програмата е двуфондова. Тя се финансира от два фонда „Кохезион“ ЕФРР, съответно прилагане на правилото m+3 се прилага пак фондово, т.е., трябва да достигнем определените стойности за сертифициране по отделните фондове. Виждате, че към 31.12.2017 кохезионен фонд 51 354 579 евро. Тази сума я достигаме със следващия сертификат, който подготвяме, до 14.06. ще бъде подаден в Национален фонд, който ще бъде на 50 000 000 евро или 29 000 000 евро от кохезионния фонд. Да, достигаме, даже малко превишаваме, който имаме. Но това не трябва да ни успокоява, защото таргетът за следващата година е 162 361 344 евро към края на 2018. Това е с натрупвания, разбира се. 112 000 000 евро трябва да се сертифицира оттук нататък, за да не се приложи правилото m+3, което означава отказ, отмяна на бюджетен ангажимент от страна на Европейската комисия. Да, аз мисля, че е абсолютно постижима тази цел. Не са големи толкова цифрите, но без значителен напредък на проектите, които говорихме, пак да не ги повтаряме – 2-та ЖП проекта и АМ „Струма“. Мисля, че нещата са доста рискови, защото това е само кохезионен фонд, само европейско финансиране. Така че от сега трябва да е ясно, че не можем да си позволим да не постигнем тази цел, защото последствията са ясни. Да не говорим, че освен правилото m+3 има и други за принципа, разпределението на резерва, който знаете още в началото резерва за изпълнение, който ще се отпусне евентуално при постигнати цели 2018 г. и така нататък. За това оттук нататък доста често ще говорим и ще следим тези цифри, но ясно за тези цифри, за да станат, трябва да вървят проектите. Нямаме друг избор и то кохезионният фонд по отношение на ЕФРР нямаме притеснения. Мисля също ние сме обсъждали с г-н Братоев тези цифри, които виждате 227 милиона евро към края на 2018 г. дали са постижими. Те бяха по-малко, направихме услуга на другата програма „Околна среда“. Завишихме нашите цели, с 33 000 000, доколкото си спомням. За да облекчим другата програма, но г-н Братоев е сигурен, че това е постижимо, дори повече. Така че притеснения за изпълнение на бюджета за ЕФРР

и правило m+3, нямаме притеснения. Имате думата за въпроси и изказвания по статуса. Г-н Александров?

Г-н Александър Александров (ДЖАСПЪРС): Последната чернова на камплишън нотата за Елин Пелин-Костенец е дадена на НКЖИ. Надявам се до няколко дена, че ще има официална версия и се надявам също така, че няма да Ви отнеме един месец, за да я вкарате в системата. Може би по-бързо ще успеете да се оправите.

Г-жа Василева: Аз нямам спомен един месец да сме качвали.

Г-н Александров: Със „Струма“ горе-долу така излезе.

Г-жа Василева: Със „Струма“, имаше апликационната форма и я връщахме на бенефициента, поне два пъти. Тя е съвместна работа, ние автоматично не можем да я приемем, след като имаме камплишън нота на ДЖАСПЪРС имаме също и наши коментари. Да не говорим, че едно е на хартия, друго като се качи на системата излиза, която си прави автоматично някои проверки, таблици и излизат несъответствия, които трябва да се коригират. За това за Костенец-Септември, благодаря за тази камплишъна ще очакваме и ще започнем да я гледаме преди да с драфта, който имаме. Добре, тогава да си позволя да попитам кога ще очакваме камплишън ноут за другия проект Пловдив-Бургас фаза 2?

Г-н Александров: Вие споменахте, че там има някои проблеми, които се опитваме да изчистим, работейки директно с НКЖИ. Да се надяваме, че това ще стане. Ние просто търсим допълнителна информация и аргументи да подкрепим проекта. И се надявам, че може би до месец, месец и половина, два би трябвало да стане.

Г-жа Василева: В такъв случай отиваме 4-то тримесечие. С одобрение и изпращане към комисията.

Г-н Александров: Всичко зависи колко бързо ще успеем да обменим тази информация и до колко проекта ще отговаря на целите, които е поставен.

Г-жа Василева: Да, благодаря за информацията. Със сигурност сега ще се съсредоточите в тази апликационна форма за да се приключи, защото наистина този проект доста така продължи. Не получихме апликационната форма веднага. Мисля, че в началото на годината имаме и ние коментари. Други въпроси? Г-н Сесилио?

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК): Всъщност не е точно въпрос. Вие направихте една много реалистична и всеобхватна презентация и за някои неща вече бяха обсъдени вчера, представени от бенефициентите що се отнася до приоритетни оси 1 и 2. Коментарът ми за следващия мониторингов комитет за наблюдение за заседанието е да се представят ключовите показатели на изпълнение и ключовите фази през 2018. Смятам, че е много важно това да се представи, за да се види не само финансовото усвояване и разходите, но и състоянието на нещата по пътя към постигане на ключовите показатели за 2018 и крайните показатели, които целим да постигнем през 2023 г. Освен това да решим пред какво сме изправени и каква ситуация е пред нас и потенциално какви мерки трябва да бъдат предприети, за да ни съдействат да влезем в крачка и ако е необходимо, да се търсят алтернативи.

Г-жа Василева: Благодаря. Със сигурност това цялата картина тази може да се получи, както говорихме вчера, да направим проект по проект големите проекти, да се видят сроковете, индикаторите кога се постига, дали се постига в рамките на периода и оттам ще излезе цялостната картина, което говорихме. Да, със сигурност ще го направим и тези дискусии, и този график, и тази преценка преди следващия комитет за наблюдение,

каквото говорихме. Може би техническа среща в началото на юли и после септември. Други въпроси? Няма, може би впоследствие.

ИЗМЕНЕНИЕ НА ОПТИ

Г-жа Василева: Така, следващата точка, която набързо ще представя, е изменението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в края на 2016 г. беше одобрено първото изменение на програмата. Вие знаете, че то включваше основно и беше направено, за да включи основно фазираните от старата програма проекти да бъдат финансирани с бюджета на новата програма. Това са западната дъга на СОП, втора фаза и тези спомагателни компоненти от двата ЖП проекта. Сега вече на вашето внимание е подготвено и второто изменение на ОП. Всички документи, включително с обосновките за промяната на програмата са представени на секретариата на СКУСЕС за вземане на неприсъствено решение, което е задължително за този тип изменения на програмите.

Също така предложената промяна с всички обосновки е входиран в Министерство на околната среда и водите за издаване на решение за преценка на необходимостта от екологична оценка на самото изменение, което също е част от процедурата. Работим в много скоро време, понеже имаме контакт с колегите от Министерството на околната среда и водите, очакваме да има такова решение за преценка, от екологична оценка на изменението. След днешното обсъждане, евентуално, одобрение от комитета на наблюдение, което е третото условие за да бъде, окончателно одобрена програмата, изменението на програмата. Тогава вече можем да изпратим до Европейската комисия за одобрение. Разбира се, при самата подготовка ние сме съгласували, обсъждали на няколко срещи с колегите от комисията. Благодаря за това, че координирахме работата по промените.

Първоначално идеята беше за изключване на участъците, които ЖП участъците финансират от Механизма за свързана Европа, но впоследствие се оказаха наложителни и други промени на програмата. Така че към момента имате пред вас следния обхват на измененията. Аз съм ги комбинирала малко и са 15 точки, но всъщност са доста повече – над 20 промените. Тук са, по-важните групирани. Първата промяна е намаляване на обхвата на ЖП проект Пловдив-Бургас фаза 2 по приоритетна ос 1. До голяма част за тези промени стана въпрос и вчера при презентацията на НКЖИ, защото по-голяма част от промените са във връзка с 1-ва приоритетна ос. Намаляване или по-скоро промяна на обхвата на ЖП проекта Пловдив-Бургас се налага в резултат на първо на изпълнената фаза 1 в стария програмен период и на ЖП гара Бургас, които бяха изпълнени в стария програмен период, както и в резултат на приключилата подготовка на проекта Пловдив-Бургас фаза 2, който се финансира от тази програма. В резултат на тези изпълнени дейности стана ясна оперативна съвместимост по цялото направление Пловдив-Бургас. Втората промяна е свързана с намаляване обхвата на ЖП проекта София-Септември. Както казах тук се изключват два участъка – предвижда се изграждане на участъка Елин Пелин-Костенец по ОП като се изключват София-Елин Пелин и Костенец-Септември обща дължина 50 километра. Независимо, че отпадат тези 50 километра стойността на проекта София-Септември си остава със същата тази голяма стойност. Просто го пояснявам това, защото на някой ще му направи впечатление, че махаме 50 километра, но парите си остават същите, общо взето. Това се дължи на това, че когато беше първоначалното в програмата заложените стойности за този проект на база идеи и проекти и директивните стойности са на база идеен проект. Сега след изготвени технически проекти картината е друга. Актуализирани са съответно индикативните стойности най-вече на съоръженията, защото цените в идейния проект са с база 2007 г.,

което е преди 10 години. В резултат на тази актуализация новите проектни решения, които имат техническото проектиране под внимание на екологичните ограничения, концесионни права, всички тези избягване на защитени зони, доведе до увеличаване значително на стойността, също така има и изместване на трасето, което увеличи тунелните съоръжения – например с 8 километра, това всичко е обосновано. Вчера колегите обясниха този проект на предишното заседание. Видяхме много хубави визуализации - какво представляват, колко труден е с тези съоръжения. Така че независимо, че намалихме обхвата, то е с тази висока инвестиционна стойност. Следващата промяна е пак във връзка с двата участъка, които се финансират от Механизма. Тук е прецизиране на текстове, които бяха в предишния вариант на програмата. Следващото е проекта от София до Радомир на границата с Македония, включване на цялото направление. Следващата промяна е свързана с отпадане на интермодалния терминал в град Русе. Интермодалният терминал, защо се налага неговото отпадане? Основно по две причини: на първо място, знаете ние финансирахме предишния програмен период, подготовката на този проект, солидна подготовка, но мястото, което беше определено за изграждане на интермодалния терминал е обжалвано, което подлага на риск времево изпълнението на този проект. И втората причина, г-жа Чакърова вчера обясни, променената обстановка във връзка с развитие на интермодалните терминали в Голешево, който е много сигурно, че започва изграждането в Турция и Гърция в това направление север-юг. И в резултата на подготовката на модалния терминал Русе, консултантът препоръчва много внимателно да се прецени схемата на изграждането на този интермодален терминал. Освен мястото, дали да се приложи ПЧП (публично частно партньорство) или да се изгради със средства на ОП Транспорт и транспортна инфраструктура и след това да бъде дадена на концесия, както беше първоначалния замисъл. В резултат на което ние на този етап, както и консултантът, който подготвяше извърши анализ на подготовката на терминала. Считаме, че предоставянето на концесии, изграждането със средство от ОПТТИ и предоставяне на концесия след това неговата експлоатация е рисков начинание към този момент, т.е. се отлага, така да се каже реализирането на интермодален терминал. Но в случай че има заявен частен интерес, се счита, че по-удачно, по-подходящо е да се използва алтернативата ПЧП, алтернативен, изграждани през програмата. Затова отпада този проект от трета приоритетна ос и той ще е с така да се каже за мен с едно техническо проучване, което сме включили в пета приоритетна ос за проучване на направлението север-юг. Следващата промяна е свързана с промяна на отплата на реконструкция на жп гарите, също се спомена вчера, а и сега преди малко гара Чирпан се заменя с гара Карнобат и се включва три нови гари Казичене-Искър-Подуяне, които са по направление на София-Елин Пелин и разходите по механизма са допустими за тези гари. Следващото е в резултат на отпадане на интермодалния терминал в Русе. Стойността, която беше предвидена по приоритетна ос, се намалява с 5 мил. евро, алокира се към четвърта приоритетна ос в помощ на проектите, които НКЖИ ще реализира по четвърта приоритетна ос. Следващата промяна е свързана с отпадане на дейности в областта на въздушния транспорт. Първоначално знаете в началото бяха включени „ГВА“ като бенефициент имаше така заявка да подготвят два проекта, свързани с повишаване на качеството на авионавигационните данни, информацията и т.н. и подобряване на управлението околната среда, но след дълга и усилена кореспонденция, срещи се оказа, че все още не е ясен обхватът на дейностите за този вид проекти. Освен това, също така считаме, че вече липсва и време за своевременна подготовка и реализация на този тип проекти. Отпада два проекта срещу тази дейност стоеше четвърта приоритетна ос около 5 мил. евро. Така за сметка на това в пета приоритетна ос сме включили под номер 12, виждате, това са дейности за подпомагане на стратегическо управление на авиационния

сектор. Това проучване ще бъде извършено с цел да се види отново, по-скоро Министерството на транспорта да бъде подпомогнато в тази област, да стане управление на навигационния сектор, тъй като въздушният транспорт също до голяма степен, допринася за мобилността на население за развитие на интермодалността, така че продължаваме да го включваме в нашата програма, не да го игнорираме. Но явно са необходими повече подготвителни и работа и анализ на ситуацията и на подходящите проекти. Така следващата точка е свързана с промяна обхвата на дейностите на приоритетна ос четири с бенефициента НКЖИ, направлението от София до Септември, това е с идеята цялото направление София-Пловдив, турска граница да има изграден и другия месец оглед постигане на пълна оперативна съвместимост. Разбира се, има промяна на индикатори, те са в почти всички оси, промяна на резултати, базови стойности, въобще това са всичките следствия от основните промени. Така, сигурно е много трудно така, разказвайки цялото, минавайки много бързо през всички тези промени да се осмислят, но ако имате въпроси съм на разположение, най вече НКЖИ може конкретно за тях да се разкаже, каква е обосновката, каква е идеята била и защо се налага промяна. Сами разбирате, че ние самоцелно не правим промени в програмите и това не е никак приятно занимание, защото много дълъг процес, ние сме започнали още миналата година да се оформят, но така или иначе са необходими, за да се вкара в някаква / новата рамка програмата, за да могат включително да се финансират. Например и както вчера казах гаровите комплекси няма да могат нови да се финансират, ако не приемем това изменение и то не бъде изпратено в Европейската комисия и за другите дейности. Така, благодаря за вниманието за сега, давам думата за въпроси ако имате коментари, тук се вижда по-добре, по едри за слайдовете. Въпроси? Все още нямаме промени във втора приоритетна ос, за трета промяна.

Може би няма въпроси, защото бяха изпратени материалите и сте се запознали, надявам се. Така, в случай, че няма въпроси, трябва да, както казах в началото, да гласуваме, да гласуваме изменението, второто изменение на оперативната програма. Приема се благодаря, много трудоемко беше това, подготовката на тези промени и тяхната обосновка, надявам се, че и с МСП много скоро време ще приключим процедурата и колкото и да съжалява г-н Иванов, надяваме се да получим преценка, че няма нужда от екологична оценка. Надявам се, че няма да го обжалвате.

Г-н Дончо Иванов: Няма.

Решение 1: КН на ОПТТИ прие второто изменение на ОПТТИ

ДЕЙНОСТИ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛНИТЕ УСЛОВИЯ

Г-жа Василева: Благодаря. Така, преминаваме към следващата точка. Давам думата на Мартин Георгиев. Да представи информация за изпълнените дейности по предварителните условия и разработената транспортна стратегия до периода 2030 г.

Г-н Мартин Георгиев (УО на ОПТТИ): Да. Благодаря. Ние сме го представили развитието на този процес и на предишните комитети, само да припомним на информация, дейността започна през януари 2016-та година, като периода за изпълнение е на окончателния доклад, разработената стратегия беше януари 2017-та година, по наше настояване, процесът беше ускорен от страна на изпълнителя и ние получихме стратегията в края в декември 2016-та година. Това, което забави процеса и наложи едно удължаване на договора с изпълнителя с четири месеца и половина, както отбелязано в презентацията, беше необходимостта от становище на МОСВ по екологичната оценка на самата стратегия, тъй като ние предполагахме, че би могло това становище да бъде

дадено още при изготвянето на доклада за целите и мерките. За съжалението, т.е. не може да се каже за съжаление, но преценката на Министерството на околната среда и водите беше, че те ще дадат такова становище след изготвяне на окончателен доклад за разработване на интегрирана транспортна стратегия, който целият процес. На 25.05. Министерството на околната среда и водите се проведе заседание на междуведомственият висш експертен екологичен съвет и на 31.05. Министърът на околната среда и водите издаде становище по екологичната оценка 1.1 от 2017 г. Като с това вече, което е започнало като процес е съгласуване на стратегията от МС за страната, което е планирано някъде в седмицата около 15.06. тази година, с което вече формално този процес следва да бъде приключен.

Г-жа Василева: Така, Мартине, благодаря за представянето, краткото представяне. Само ще те помоля, за да не правим после отделна дискусия с комисията, много накратко да запознаеш по какъв начин координирахме и комуникирахме подготовката на самата стратегия, резултатите от нея са с ДЖАСПЪРС. Защото макар и не като задължителна, тяхното виждане и помощ, и преглед е желателен и наистина беше от полза, но все пак какво беше, как мина?

Г-н Георгиев: Да припомня, че заданието за изготвяне на интегрираната транспортна стратегия беше разработено с помощта на експерти на ДЖАСПЪРС, като се следва логиката на техните насоки за разработване на планови документи и за транспортно моделиране, които са налични на тяхната страница. Проведени бяха и разговори между експерти по екологични оценки, избрани като консултант. Нали като ДЖАСПЪРС даде един документ във формата на гайдънс ноут - насочваща записка. Такива коментари бяха получени в началото на февруари тази година вече цялостният документ. Отговорено му е от колегите от дирекция „Транспортна политика“. Те дадоха последни, нашите колеги дадоха последни бележки април месец и тогава ние последно, което сме писали, е едно предложение, ДЖАСПЪРС да помогне във времето в перспектива на самото министерство да може да използва транспортния модел по-активно, тъй като все пак както сме коментирали разработената стратегия се провежда от един доста голям софтуерен продукт, национален транспортен модел, инсталирани са четири работни места в Министерството, където този продукт да бъде използван и ние там наистина чувстваме, че имаме някаква нужда от допълнителна помощ. Нямаме отговор вече на тези последни имейли от май месец.

Г-жа Василева: Да, благодаря. По-скоро от края на април бяха мисля, че последния имейл до ДЖАСПЪРС. Така очевидно ние ще търсим, т.е., ще поискаме помощта на ДЖАСПЪРС и по време на н внедряването, на експлоатацията, на ползването на този, на стратегията и модела. Но това е предмет на бъдещи консултации. Така или иначе предварителното условие към този момент мисля, че е изпълнено. Остават още една стъпка – одобрението от МС, да се случи до 21-ви този месец. След което стратегията да бъде изпратена официално до Европейската комисия и в Окончателният, годишният доклад да се, както ще се каже после, който е следващата точка за изпълнение на 2016 г., да трябва да отразим и там в него изпълнението на предварителните условия. Така че малко остана за стратегията. Отгук нататък, ако имате някакви въпроси или коментари, въобще и по предварителните условия и общо за представянето на статуса на ОПТТИ, имате думата. Вчера се изчерпахме с дискусията по отделните проекти. Г-н Сесилио, заповядайте.

Г-н Аурелио Сесилио: Благодаря за информацията по процеса. Разбирам, че до 21.06.2017 ще финализирате процеса с одобрението на МС, ще внесете в ЕК. Очакваме с нетърпение да получим актуализираната с подаването на доклада за изпълнение на ОПТТИ за 2016 г., най-късно до 30.06. Сега ако обаче дотогава, ако не се изпълни това,

ще трябва комисията да направи наблюдения по отношение на доклада за изпълнение, във връзка с неизпълнение на предварителни условия. Ако нещата не се променят, тогава следва закъсняване на плащания и съм сигурен, че вие не искате да се стига до това. Една обща бележка по отношение на предварителните условия и това, че трябва окончателно да се докладва до 30.06. Все пак трябва да стане ясно, че не бива да се закъснява. Т.е. ние закъсняваме, в смисъл – не трябва да се забравя, че реално изпълнението на предварителните условия беше 31.12.2016, после се удължи срокът с 6 месеца заради подаването на годишните доклади към ЕК, но това е грешен подход. Предварителните условия трябваше да бъдат изпълнени в момента на представяне на споразумението за партньорство и ОП. Буквално в продължение на 3 години и половина сме в нарушение. Даваме Ви крайни срокове 31.12.2016, след което можехме да приложим санкции и даже трябваше веднага при приемането на ОП, защото те не бяха изпълнени тези предварителни условия. Но дори условията да са представени като изпълнени и до края на юни 2017, не сме извървели целия път, това е само началото на пътя, защото целта е да имаме рамка на политиките във връзка с интервенциите по време на целия програмен период. Т.е. важно е проектите, които финансираме по ОП трябва да се спазват, да отговарят на стратегията и целите, но също така е важно проектите, които подготвяте за в бъдеще. Проекти, за които чухме известна информация още вчера, така подготвителна работа, проучвания и т.н., че те фактически са конкретно свързани със стратегията, защото в крайна сметка това е условието поставено в предварителните условия, защото не бива тези интервенции да са самоцелни, реално да работят в подкрепа на стратегически цели за тази стратегия. Затова позволете ми да Ви напомня, че Европейската комисия не може да разгледа и да погледне на тези предварителни условия като приключил процес до 30.06. тази година, защото реално много внимателно ще се вглеждаме в нещата и така ще използваме стратегическите рамки през целия пробен период, за да оценяваме начина, по който прилагаме, изменяме, когато е необходимо ОП, защото това е целта на задачата. А не просто да направим отметка в някакъв списък и да кажем: „изпълнили сме го“. Не е така, това е начало на процес, а не приключването на процеса. Затова много внимателно измервайте всяка стъпка, която се намирате и следете дали се прилагат, изпълняват тези политики, документи, свързани с конкретните политики, както в случая става дума за стратегията.

Г-жа Василева: Благодаря за този коментар. Мисля, че в продължение на доста време ние сме се убедили, че това не е самоцелен документ. Ясно, че трябва да го използваме и в него са включени приоритетите, които са залегнали, които, нали, ще следваме. За това и в разработката на този документ като отговорна дирекция беше включена основно не само управляващият орган, който пряко така е свързан с изпълнение на предварителните условия, но и дирекция „Транспортна политика“, която в Министерство на транспорта точно се занимава с тази дейност и си има отговорност за развитие на политиката, стратегията, развитие на транспорта като цяло. Всички сектори транспорт, така че благодарение на колегите, които положили големи усилия оттук нататък, те ще използват тази стратегия по модела, програмирането, което ще ни трябва при евентуална промяна и следване на приоритетите. Да, знаехме, че края на 2016 беше съвсем крайния срок, но ние тогава имахме стратегията, но още не следвах процедурите, екологични оценки, които наистина, както каза Мартин, мислехме, че ще имаме на по-ранен етап. Поне така беше тълкуването. Така или иначе мисля, че успяхме, макар и в последните срокове, все още не е финализирано, не виждам причина да не докладваме в доклада за 2016 г. изпълнението на предварителните условия. Останаха още две точки от дневния ред. Ако няма въпроси или изказвания дотук, каквото е представено, да продължа със следващата. Не виждам желаещи, може би за края ще останат.

ОБСЪЖДАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА ГОДИШНИЯ ДОКЛАД ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ ЗА 2016

Г-жа Василева: Така, следващата точка от дневния ред именно е представяне, обсъждане и приемане на годишния доклад за изпълнение на програмата за 2016 г. Както казахме, това се прави в средата на годината и за предходната година се изпраща до края на юни в Европейската комисия след гласуване от комитета за наблюдение. Стандартно годишният доклад знаете какво съдържа. Той е по-различен. Неговата структура стандартно съдържа информация общо за изпълнение на програмата, отделните нейните приоритети. Също така на финансови, физически показатели. Изпълнение на индикаторите, също така е дадена изпълнението на големите инвестиционни проекти, на оценките на програмата, които са извършени за оценка на програмата. Всякакви въпроси, въобще касаещи изпълнението на програмата. Виждате в този слайд основни събития и така нататък. Покриват се всички основни, всички дейности, които са се извършили и през този период – 2016. Споменахме, че ще се даде оценка и за изпълнение на предварителните условия, също така за постигнати цели, показатели за резултат. Документа го имате. Вие сте го видели.

Иска ли някой да изрази мнение, несъгласие, съгласие. Разбира се, можем да го прецизираме, ще вземем само под внимание, имаме време да отразим доклада. Доста голяма таблица. Предварително благодаря на всички, които изпратиха коментари, бяха анализирани, включително и с бенефициентите, разбира се, защото те засягаха и тях, и проекти, общо виждане, становище. Една голяма част от тях е написано, че ще бъдат отразени и даже вече са отразени. Добре, тогава предлагам да приемем решение на Комитета за наблюдение, с което Комитета да приеме годишния доклад за изпълнение на програмата за 2016 г., като дава мандат на управляващия орган да отрази всички промени, които са във връзка с отчитането на предварителните условия преди изпращане на доклада на Европейската комисия, вече казах, което да се отрази евентуалното одобрение на ниво МС и също така, ако последствие след изпращане на Комисията бъдещи коментари от страна на Европейската комисия да бъдат отразени също до окончателното одобрение от комисията. Този начин на вземане на решение на Комитета за наблюдение не е прецедентно и друг път процедираме по този начин, като се дава мандат на управляващия орган да отразява тези коментари. Някой да има против така предложеното решение на комитета за наблюдение. Не виждам въздържали се. Няма. Още веднъж Ви благодаря за единодушието и единомислието.

Решение 2: КН на ОПТТИ прие Годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ за 2016 г. като дава мандат на УО да отрази евентуални промени във връзка с отчитането на предварителните условия преди изпращане на доклада на Европейската комисия, както и да отрази евентуални коментари от страна на Европейската комисия до окончателното му одобрение от ЕК.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ. ОТЧИТАНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА 2016 Г.

Г-жа Василева: Така и остана последната дейност, последната точка от дневния ред – да представим по-интересната част от дейността на ОПТТИ. Дейностите по информация и популяризиране и публичност. Ани Виденова има думата, заповядай.

Г-жа Ангелина Виденова (УО на ОПТТИ): Благодаря! Като последна точка от заседанието ще ви представим какви мерки за публичност и информиране сме предприели през последните 6 месеца. Презентацията, която подготвихме с колегата Васил Станев, е в малко по-различен формат. Надявам се малко да ни оживи, вече почти по средата на деня.

Предизвикателството, най-общо казано, пред нас през тези 6 месеца бе да представим от една страна успешно завършилите проекти, които продължават по някакъв начин и в новата *оперативна програма*. От друга страна, новите неща, които започнаха вече да се строят като третият лъч на метрото или на които предстои да започне строителството.

Това не е лесно да се направи, защото, както и вчера стана на въпрос, когато се говори с „имаме намерение“, „подготвили сме“, „правим усилие“ и т.н., не е много добре от комуникационна гледна точка.

Затова и нашата цел беше да покажем процеса на строителство и как не е лесно да се случат всички тези проекти. Както каза и г-н Братоев вчера по отношение на метрото, когато се правят церемонии по откриване на обектите всичко изглежда много лъскаво и лесно постижимо, но всъщност трудностите по време на строителството не се виждат.

Затова и през изминалите 6 месеца това беше нашата най-обща комуникационна цел - да покажем как постепенно, понякога и не особено лесно се изграждат някои от обектите.

Най-общо казано, съгласно регламент 1303 и различните видове документи, които са приети като Националната комуникационна стратегия и нашия Годишен план за действие, целите са да бъде популяризирана ролята на ЕС и да бъде осигурена максимална прозрачност и висока степен на общественото доверие.

Тук ще спомена за тези, които не са присъствали на предишните комитети, че за предишната оперативна програма достигнахме 80% разпознаваемост и общественото доверие, което е един много сериозен процент. За настоящия програмен период все още нямаме социологически измервания, предстои да бъдат направени такива. Целта ни, разбира се, е да не падаме под този висок процент на общественото доверие.

Това се постига с редица комуникационни мерки. Част от тях сега ще ви представим заедно с колегата Васил Станев:

Основна дейност в нашето звено е организиране и участие на публични събития и семинари. Едно от нещата, които беше направено през 2016 г., беше създаването на обща книга за всички оперативни програми в България с постиженията през първия оперативен период 2007-2013. Книгата стана доста информативна, доста добра. Може да бъде намерена в хартиено копие, предстои и нейният електронен вариант.

Друг фокус през миналите 6 месеца беше участието на оперативната програма и на нашия екип в редица международни събития, които бяха проведени в София. Например, в Регионалната конференция за инвестиции в транспорта в София с участието на еврокомисаря по транспорта г-жа Виолета Булц. По време на тази конференция имахме собствен щанд на оперативната програма. Бяха представени наши проекти, наши експерти също се включваха с обяснения.

Идеята на нашия екип е, че в крайна сметка проектите, които се реализират по ОП „Транспорт“ и новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, са проекти, които са важни не само за България. Те са важни за всички европейски граждани и доколкото ние имаме възможността да участваме в съвместни инициативи, бихме искали да бъдем популяризирани и на общоевропейско ниво.

Затова и използвахме присъствието на еврокомисаря по транспорта, за да бъде организирано официално посещение на вече построената част от софийското метро, разглеждане на запазените археологически обекти. То мина при голям интерес - имаше журналисти, както специален екип от страна на Европейската комисия, който заснемаше видео за предстоящата кампания „Европа в моя регион“.

На този слайд виждате кадри от семинар за журналисти, организиран в Стара Загора, в който бяхме представили напредъка по оперативната програма.

Също и специална постоянна изложба, разположена във фоайето на Министерството, която информира за всички реализирани успешно проекти по първата оперативна програма. Всеки, който посещава Министерството, може да се запознае с тях.

Нещо, което се опитваме от известно време, около година, година и половина да въведем, е по-широкото използване на социалните медии. Знаете, че те все по-често навлизат в живота на хората. Особено по-младите хора се информират предимно от тях, не толкова от традиционните медии, както сме свикнали.

Затова тази година денят на Европа, 9 май, бе отбелязан от нас с една специална кампания. Организирахме кампания с хаштаг „#ДенНаЕвропа“. Идеята беше на нашия информационен щанд, разположен пред Министерството, хората да бъдат информирани, да се снимат и да качат своя снимка в Instagram с рекламните материали, които им бяха раздадени. Получи се много добре. Много сме доволни и от съвместната ни работа с колегите от Централното координационно звено към Министерски съвет. Ето тук виждате част от снимките. Доста голяма посещаемост имаше.

Затова и изработката и разпространението на информационни и рекламни материали е сериозна част от нашата дейност. Ние винаги се стремим те да бъдат освен полезни по някакъв начин, също и да се използват от хората, които ги получават и да носят информация за нашите проекти и за оперативната програма.

Голяма част от нашите рекламни материали имат препратки и към нашите социални медии – към специалния YouTube канал на програмата, който сме разработили. Например, в кампанията на Европейската комисия „Европа в моя регион“ ние взехме доста сериозно участие при заснемането на рекламния видео-клип. След това той е качен и на нашия канал.

Информация за почти всички събития, в които сме участвали или сме организирали през последните 6 месеца, се качва задължително и в нашия YouTube канал. Важно за нас е, че онлайн медиите дават възможност на доста по-широка публика и дори такава извън България да се запознае с нашите проекти. Това много ни радва и затова полагаме доста усилия в тази насока.

Сега ще ви представя една кратка брошура, по-скоро листовка, двустранна, в която се опитахме да представим съвсем основни показатели за старата и за новата оперативна програма.

Целта ни беше винаги, когато имаме събития, тя да може да бъде раздавана, за да представя най-общо какви са приоритетните оси, какво е постигнато до момента, какво са приоритетите, които гоним и през новия програмен период. Брошурата се получи доста добре и ние често я използваме при наши събития. Както виждате, специално сме обърнали внимание на YouTube канала ни, на профилите ни в Instagram и Google+.

Всеки, който иска да се запознае по-сериозно с проектите, може да влезне и да ги разгледа. Ето сега ще видите и част от видеото, което беше заснето от екипа на

Европейската комисия за кампанията „Европа в моя регион“. Доста от кадрите в него са всъщност от България.

И тук е моментът да изразя специални благодарности на г-н Страхил Христов и изобщо на представителите на Европейската комисия за включването на много подробна информация в списание „Панорама“ за България. По-специално има много подробна статия за метрото. Ние, разбира се, от своя страна, я разпространяваме по всякакъв начин - и на нашия официален сайт, и на нашите онлайн канали. И смятаме, че също достига до доста повече хора тази информация.

Тук малко ще се повторим от вчера. Това е специалният репортаж, който подготвихме заедно с „Метрополитен“ за строежа на третия лъч на метрото. Интересно е наистина да се види тунелопробивната машина. Това е нещо, което не се случва често в България и е любопитно за широката публика и за специалистите. Така че ние сме много щастливи от реализацията на това видео и смятаме да продължаваме в тази посока, както казах, да показваме на хората, че строителството на обектите по оперативната програма е доста предизвикателно и би могло да бъде интересно, особено на видео, когато се направи и за неспециалисти.

Освен нашите онлайн канали, също и сайтът на оперативната програма се обновява почти ежедневно на български и на английски език. Стараем се винаги информацията в него да е максимално актуална.

Бих казала, че посещенията му се увеличават доста, въпреки че през последната година и половина нямаме широка медийна кампания, т.е., всичко се прави през събития и през онлайн каналите. Така че сме доволни засега, надяваме се скоро да имаме и по-широко медийни изяви и нови видеоклипове, за да достигнем до по-широка аудитория.

YouTube каналът на програмата също доста добре се развива, вече има качени повече от 50 видеоклипа към момента, от създаването му преди година и половина. И повече от 50 000 гледания. След малко ще видите и кои са най-гледани, малко е ситен шрифтът, но се надявам, че на презентацията ще можете да ги видите по-добре по-късно.

Основните проекти, които предизвикват най-голям интерес, са дадени във низходящ ред. А това са: „Интермодалност“, „Модернизация на железопътния участък „Елин Пелин-Костенец“, отново Софийско метро, „ЖП линия „Свиленград-турска граница“, „ЖП гара Бургас“. Общо взето, както виждате, доста от проектите са свързани с интермодалност и ж.п. линии. Основно интерес предизвикват такива от сорта на 3D визуализацията, която гледахме вчера.

По-специално този клип за ж.п. участъка „Елин Пелин-Костенец“ беше първият такъв видеоклип, който качихме и за това е толкова напред по брой гледания. Всичко, което показва какво предстои да бъде направено, очевидно е много любопитно за широката публика.

Сега виждате Instagram, която, знаете, е платформа за споделяне основно на снимки и на съвсем малко текст. Там използваме да качваме снимките от новите ни обекти. Ето, виждате тук част от пускането на хидрографски кораб на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАПД), интермодалният терминал в Пловдив, строежът на метрото и така нататък. Стараем се снимките ни винаги да са актуални. Google+ е друга социална платформа, която е насочена по-скоро към младежката аудитория и която също поддържа собствен канал.

Публичните събития по проекти на ОПТТИ към момента са сравнително малко, тъй като все още нямаме завършени проекти, но част от тях преминават от старата програма.

Например, официалната церемония за пускане на ж.п. отсечката „Димитровград-Харманли“; пресконференция за въвеждане на модерно софтуерно решение за управление на бизнес процесите в държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ). Беше интересно представено, технологично. А това е публично събитие за завършване проекта за тяговите подстанции на Стара и Нова Загора.

Всеки информационен повод винаги бива използван за популяризиране и общо на оперативната програма.

Например, ето това е официалната церемония за пускането в действие на тунелопробивната машина. Събитието също беше интересно, различно за публиката. Виждате някои от кадрите. Машината е доста впечатляваща, особено, когато беше отвън. Размерите ѝ са впечатляващи и затова е снимано отгоре с дрон. Тук виждате кадри от момента с натискането на бутона за старта на машината.

На този слайд е представена церемонията по приемане на новия хидрографски кораб на ИАПД, пускането му на вода с участието на европейския комисар г-жа Карла Пайс. Ето го и самият кораб.

Стареем се да представяме всички наши бенефициенти, всичко, което може да бъде използвано за популяризиране на отделните проекти и общо на програмата, винаги е включвано в нашите инициативи. Откриването на интермодалния терминал в гр. Пловдив също влезна като събитие в кампанията „Европа в моя регион“. То също е нещо ново за България, като проект е по-различен.

Няма да спирам подробно на самите проекти, достатъчно много информация беше изнесена за тях. По-скоро, за да добиете представа за начина, по който са били популяризирани, показваме събитията. Церемонията винаги се отразява, медиите също присъстват. А ние, след това впоследствие, по всички наши канали се стареем да ги популяризираме допълнително. Това са модернизирани ж.п. отсечки.

Винаги, когато има официални инспекции на строителството с участието на журналисти, също доста широко се отразява навсякъде. Това предизвиква голям обществен интерес. Обикновено тогава има въпроси като тези от вчера „как се отразява строителството на ежедневния живот на хората, дали има броежи, дали има преодолен трудности?“.

Интересни са тези неща и затова една от последните ни, но не маловажна дейност, е, че на всеки 3 месеца се събираме с експертите по комуникация и публичност на нашите бенефициенти. Тези всички неща, събития, инициативи се обсъждат с тях. Имаме обучения, които са специално подготвени за тях. Тук е мястото да кажа, че съгласно Годишния план за 2016 г. сме провели три обучения на различна тема.

Като цяло се стареем винаги да следваме последните тенденции, които и колегите от Европейската комисия и от различни мрежи за публичност показват, че са най-актуални и хората най-много ги харесват. Винаги се стареем да ги прилагаме в нашата дейност.

На този етап, както казах, основното ни предизвикателство е да покажем на хората как се строят обектите и да предизвикаме интерес за по-нататък, когато те вече ще са завършени. За да могат хората да имат интерес, да влезнат и да ги видят.

Благодаря ви за вниманието! Ако имате някакви конкретни въпроси, на разположение сме.

Г-жа Василева: Благодаря на Ани за представянето. Благодаря на колегите, на екипа, най-вече на Ани, на Васил. Наистина, според мен, много впечатляващата презентация. Интересна и визуално, и като информация представена.

Адмирам и искам да похваля колегите, които се занимават с публичност и информация. Те стават все по-добри. Както виждате, използваме всичките възможности и информационни канали, за да насочим вниманието на повече млади хора, за да популяризираме това, което е направено. Не само завършеното, но и как се стига до тези крайни продукти.

Благодаря, на Европейската комисия, на Страхил - за това, списанието да излезе, както и за информацията, която предоставихме най-вече за метрото. Струва ми се, че освен към метрото, трябва да насочим внимание и усилия и към другите ни проекти: пътни, железопътни и водни.

Засега само метрото е популяризирано извън България. По този въпрос ще искаме помощ от ЕК, да видим какви възможности има, за да популяризираме и останалите проекти. Ако имате въпроси, моля?

Г-жа Силвия Кузманова (УО на ОПТТИ): Добър ден, предвижда ли се в пространството да бъде разпространена информация за идейния проект на Кресненското дефиле?

Г-жа Виденова: В тази връзка и във връзка с думите на г-жа Василева, бих искала да кажа, че освен Европейската комисия, бихме помолили за съдействие и от страна на АПИ за популяризиране, например за строежа на АМ „Струма“. Доста интересни неща видяхме вчера от проверката на място. Така че, да във връзка с Кресненското дефиле веднага щом има яснота, ние можем да комуникираме. Защото да комуникираме само идея, без да има нещо сигурно е несериозно. Така че винаги, когато има нещо конкретно, ние се стараем да го покажем във възможно в най-широк кръг.

Г-жа Кузманова: Питам, защото от г-н Атанасов разбрахме, че изпълнението на този проект е най-голямото предизвикателство пред целия пътен сектор и мисля, че ще е доста интересно за всички.

Г-жа Василева: Ще дам думата на г-н Чайков, но това не е само идея. Това е реализиран идеен проект за лот 3.2 на АМ „Струма“. Той вече е факт. Разбира се, че ще го комуникираме, хубаво е да има визуална представа, за това какво представлява.

Това, което ни представи НКЖИ за „Оризovo-Михайлово“ и дейностите по „Пловдив-Бургас“ - фаза 2 също е хубаво да бъдат онагледени. Мисля, че „Костенец-Елин Пелин“ също не сме го представили.

Г-жа Виденова: „Елин Пелин-Костенец“ е представен в интернет и е един от най-гледаните видеоклипове. Точно това не случайно казах - всички подобни видеоклипове и представяне на идейни проекти, които бенефициентите имат, са добре дошли и ние сме абсолютно открити да ги показваме.

Г-жа Василева: г-н Чайков.

Г-н Чайков: Би било удачно в рамките на обществените обсъждания, които ще текат по оценката за въздействие на околната среда, Агенцията (АПИ) и Управляващият орган, да си синхронизират действията и успоредно с тези обсъждания да тече и рекламна кампания на сайта на Оперативната програма.

Г-жа Василева: Да, ще качим информацията, ще насочим вниманието. Това е чудесна идея. Други идеи, предложения?

Г-жа Виденова: Всъщност това, което реализирахме с телевизия „България он еър“, заедно с „Метрополитен“ беше по този начин. Решаваме заедно кое е хубаво, как да бъде популяризирано и кое е най-интересно в момента. Ние сме готови още тази седмица да

започнем нещо, което заедно с бенефициента преценим, че е интересно и трябва да се покаже.

Г-жа Василева: Използвам случая да благодаря и на колегите от дирекция „Връзки с обществеността“ в Министерство на транспорта, с които работим и които ни подкрепят и помагат в тази дейност.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Василева: Ако няма коментари, да дадем правото на Европейската комисия и от тяхна страна за заключителни думи. Изчерпахме дневния ред, предполагам и дискусиата. Давам думата на Европейската комисия. Г-н Сесилио, заповядайте.

Г-н Аурелио Сесилио: Благодаря на първо място на Вас и на целия екип на Управляващия орган, както разбира се и на бенефициентите за подготовката, организацията и презентациите на този комитет за наблюдение. Искам особено да Ви благодаря за това, че ни предоставихте английски превод, високо го оценяваме, всички документи ги имаме преведени на английски език.

Понякога забравяме, че подготовката на комитети за наблюдение, организирани извън София и с посещение на обекти изисква и инвестиции, ресурс, време и така нататък. За това благодаря и за проявения професионализъм и високото качество на материалите.

За първи път съм на Комитет на наблюдение към ОПТТИ и във връзка с Кохезионния фонд, Фондът за Регионално развитие. Казах, че съм отговарял вече за България през последните 3 години. Тогава ми беше приятно, вчера също ми беше приятно. Убеден съм, че с удоволствие ще продължа да работя с вас.

Трябва да си признаем, че ни предстоят сериозни предизвикателства, особено, когато става дума за първите две приоритетни оси - железопътна и пътна инфраструктура. Ако искаме да постигнем всички заложили цели и всичко, което заедно сме си поставили. Трябва да сме нащрек, да наблюдаваме нещата, различните интервенции и намеси, особено във връзка с големите проекти, да следим за потенциално забавяне и да видим дали може това да бъде компенсирано в следващи етапи.

Като целта е в края на програмния период да може да се изпълни това, което вчера беше казано пред ЕК, а именно, че България е шампион по усвояване на еврофондове. Разбира се, не знам какви са били данните, които са използвани. Със сигурност не бяха споменати конкретни ОП, а общо, средно ниво на усвояване. Смятам, че имаме възможност да го постигнем, ако работим заедно, ако наблюдаваме отблизо, изкъсо и постоянно развитието на събитията. Но има заплахи по отношение на напредъка, финансирането, дори по отношение на законодателството. По отношение постигане на амбициозните основни етапи в процеса, и за това, че вчера обсъдихме възможността за техническа среща на техническо ниво, за да разгледаме всички неща и сега на последно място, но не и по важност – благодаря сърдечно на преводачите за тяхната подкрепа към нас лицата, които не говорим български. Благодаря Ви за вчера и за днес.

Г-жа Василева: Както казах и преди, благодаря за препоръките. Ние оставаме с ангажимента да подготвим, да обновим информацията и графика, съвместно с комисията.

Да поискаме среща, в началото на месец юли, а след това и септември, за обсъждане преди следващия Комитет за наблюдение. Благодаря за подкрепата, която получаваме

винаги от Европейската комисия - за това, че сме правили съвместни планове, когато има проблеми и закъснения.

Ще набележим и мерките, които ще представим, плановете, графиците, които да обсъдим и наистина да почнем да наблюдаваме, да изпълняваме, за да постигнем това, за което говорихме. Благодаря на комисията за днешното и вчерашно активно присъствие, благодаря на г-н Александров от „Джаспърс“, на нашата съвместна работа с бенефициентите. Благодаря на колегите, екипа от Европейска инвестиционна банка, съвместната ни работа с тях продължава. Благодаря на всички членове на Комитета за наблюдение, за активността, за ценните коментари и одобрението на документите, които трябваше днес да гласуваме.

Благодаря на всички колеги, бенефициенти и разбира се, на преводачите, които се справиха отлично, както винаги. Свършихме бързо дневния ред, покрихме всички точки до следващото заседание, на което да можем да представим по-добри резултати и да имаме повече визуализирани видеа и филми на проекти в изпълнение.

Благодаря Ви още веднъж.

КРАЙ НА ЗАСЕДАНИЕТО