

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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

IX ЗАСЕДАНИЕ

29 – 30 май 2018 г., Правец

Ден 2 / 30 май 2018 г. /

ВТОРИ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО (30 МАЙ 2018 Г.)

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Добър ден, уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. През втория ден ще продължим с представянето на презентациите на бенефициентите, чиито проекти се финансират със средства от ОПТТИ. Съгласно дневния ред ще започнем с представянето на дейностите от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“, след което ще продължим с останалите бенефициенти по програмата - ДП „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителната агенция за проучване и поддържане на река Дунав и ще завършим с представяне на изпълнението на мерките по публичност на оперативната програма, както и представяне на отчета на годишния план за действие за 2017 г. по публичността на програмата.

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

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Давам думата на инж. Ивета Колева да представи проектите, които се финансират по програмата, както и бъдещите проекти, които се възнамерява да бъдат подготвени.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА: Благодаря на инж. Василева. Казвам се Ивета Колева и съм директор на дирекция “Изпълнение на проекти по ОП Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020” в АПИ. Ще Ви представя напредъка на проектите по оперативната програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, както и на проекта за обхода на Габрово, който се финансира по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и на финала ще завърша презентацията с представяне на филм за Западната дъга на околновръстния път. Основната част на проекта за изграждане на западната дъга на околновръстния път, участък 2, приключи в края на м. септември 2016 г. Проектът се води в изпълнение, защото не притежава акт 16, понеже остава да се изгради един водопровод, както и захранване на осветлението на пътен възел „Стефансон“. Предвиждаме до средата на 2018 г. да приключим с всички инженерни мрежи и да въведем обекта в експлоатация.

АМ „Струма“ Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“ е другият голям проект, който се финансира по оперативната програма и за него имаме одобрен формуляр за кандидатстване от 24.10. 2017 г. от страна на Европейската комисия.

АМ „Струма“, лот 3.1 (от Благоевград до Крунник) е с обща дължина 12,6 км и е в процес на строителство. Дейностите по първия участък започнаха на 31.08.2017 г., като до момента физическото изпълнение е около 11%. Работи се по изкопи и насипи, по изграждане на големи съоръжения, на окопи, както и на водостоци. В следващите слайдове ще представя снимки от изграждането им. На слайда е представен голям изкоп, вижда се откоса как се е профилирал. На следващите слайдове ще ви покажа процеса на

изграждане на колектор в средата и на големи съоръжения. По отношение на издадените разрешения за строеж на участъка, за първи участък (с изключение на последните 500 м.), имаме издадено разрешение за строеж. Първият участък започва от края на лот 2 при Благоевград и завършва преди началото на тунел „Железница“. По вторият участък, който се намира след тунел „Железница“ до Симитли, имаме издадено разрешение за строеж за 1,6 км, като за още около 1.1 км ще имаме още едно издадено разрешение за строеж, а за останалите 2,7 км. които са свързани с лот 3.2 предстои да бъде изготвен технически проект, на база, на който ще бъде изготвен парцеларен план. Предстои да започнат отчуждения и след тях ще бъде издадено разрешение за строеж догодина (2019).

По отношение на археологията, се появиха археологически находки от много голямо значение на обект „Зелен дол 2“, който е в началото на първия участък. Там се откриха Римска вила, баня от III - IV век, които са доста запазени и в момента продължава проучването им. Очаква се да приключи на 20.07.2018 г., след което компетентният орган – Министерство на културата е необходимо да вземе решение дали археологически находки ще бъдат запазени на място или могат да бъдат преместени и съответно трасето на магистралата да не се измества.

Общите разплатени суми на средствата по целия лот 3 към момента са 28 млн. лв. или 14,6 % от всички сключени договори (включва надзор, археология и строителство).

АМ „Струма“ лот 3.1 - Тунел „Железница“ - На 17.10.2017 г. отново е обявена обществена поръчка. Индикативната стойност на поръчката е в размер на 250 млн. лв. без ДДС. Разделена е на три обособени позиции, като втората позиция е за тунела с дължина 2 км. На 27.11.2017 г. бяха подадени офертите и в момента комисия извършва оценка. Предвижда се до 15.07.2018 г. да приключи оценката и да има сключен договор в срок най-късно до м. ноември 2018 г. Следващият слайд се отнася за супервизията на обекта, която беше обявена на 29.03.2018 г. Срокът за получаване на оферти беше 14.05.2018 г., но процедурата беше спряна поради обжалване и беше подадена жалба до Комисията за защита на конкуренцията, с която се поиска временна мярка спиране на процедурата. Към момента се очаква решението на Комисията за защита на конкуренцията.

АМ „Струма“ лот 3.3 (от Кресна до Сандански) е с обща дължина 23,6 км. В момента е в процес на интензивно строителство и се очаква до края на 2018 г. да приключи. Физическият напредък е над 67% към момента. Работи се по всички участъци, навсякъде има издадено разрешение за строеж. В следващите слайдове на презентацията ми ще видите снимки от напредъка на проекта (монтаж на стоманена предпазна ограда, мост на река Струма, полагане на хидроизолация, надлез на пътен възел Сандански, мост над Санданска Бистрица, изграждане и надлез над ж.п линията на километър 415 + 820). Единствено на този обект не се работи (първите 600 м) поради факта, че те са свързани с лот 3.2 и за тях се очаква до края на м. август да имаме приключили отчуждения. Техническият проект е изготвен и може да се започне строителството, да се завърши пътен възел „Кресна“, както и връзката на 1.1. с магистралата.

Следващият слайд представя най-трудния обект от АМ „Струма“ (лот 3.2) от Крупник до Кресна. Вчера разбрах от инж. Галина Василева, че по отношение на ОВОС имаме решение на ВАС, което отхвърля жалбите на две физически лица и едно юридическо лице по отношение на оценката на въздействие върху околната среда. Предстои АПИ да обяви тръжни процедури за избори на изпълнители на проектиране и строителство и се очаква да бъдат обявени през м. юли 2018 г. За избор на строителен надзор се очаква процедурата да стартира в началото на м. август 2018 г., като се предвижда сключване на договори с избраните изпълнители през м. март 2019 г. По отношение на ОВОС, решението по делото е окончателно и няма да подлежи на институционален контрол поради нормативни изменения в закона за опазване на околната среда. Формулярът за кандидатстване, който Агенция „Пътна инфраструктура“ подготвя за АМ „Струма“ лот 3.2 е в етап на подготовка и на 05.04.2018 г. беше сключен договор с консултанта за изработването му.

Накратко ще ви информирам за проекта, финансиран по приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите“ – проект „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“, който за момента няма голям напредък. Вложихме големи усилия за разработването на този проект, защото той е по-различен от всички останали пътни проекти, както и за стартирането на обществената поръчка. Тя

беше обявена на 11.12.2017 г. и подлежеше на обжалване. Обжалването беше отхвърлено и в момента предстои да се прецени какво ще се случи занапред.

Ще ви представя и проектите, финансирани по приоритетна ос 5 на програмата, те са важни за бъдещата подготовка и финансиране на големи проекти от страна на агенцията. Подготовката на *проект Път I-1 (E-79) "Видин - Монтана – Враца"* е в изпълнение. Проектирани са три участъка като има изработени технически проекти за тях (от Видин до Димово, от Димово до Ружинци и от Ружинци до Монтана). За участъка Монтана - Враца са приети от експертният съвет на АПИ вариантни решения и е направен избор за целесъобразен вариант. Но липсата на влязло в сила решение по ОВОС на МОСВ възпрепятства изготвянето на технически проекти, както и на парцеларен план. По отношение на ОВОС, на 15.01.2016 г. е издадено решение по ОВОС от Компетентния орган - Министерство на околната среда и водите относно одобряване на инвестиционното предложение, включващо трите участъка и то е влязло в сила през м. октомври 2017 г.

Относно „Подготовката на проект АМ Русе - Велико Търново“, проектът също е в напреднал етап на подготовка. Изпълнен е първи междинен етап от договора за проектиране за идеен проект. Изготвен е ОВОС, има излязло решение на МОСВ, но то се обжалва.

И ще ви запозная и с последния проект, който е свързан с *подготовката на АМ „Черно Море“*. Той е на обща стойност 2,5 млн. лв. и се предвижда изготвянето на разширен идеен проект, изготвяне на ОВОС, археологически проучвания и публичност за проекта. По отношение на идейния проект в момента се подготвя техническо задание за проектиране, което трябва да бъде готово другия месец, след което ще се стартира процедурата за изготвяне на разширен и идеен проект.

И последното, което ще Ви представя е обекта, който беше финансиран частично по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. за обхода на гр. Габрово - трети и четвърти участък и етапна връзка. Той е с обща дължина 23 км. Началото на строителните работи бяха стартирали на 26.06.2013 г. Предвижда се договорът за

строителство да приключи тази година (2018). Физическото изпълнение към момента е 67%. Извършват се СМР по трети и четвърти участък. Финансовото изпълнение (общата сума на разплатените средства) е 66.61% от всички сключени договори по проекта. Както сте запознати, по оперативната програма са верифицирани 26 млн. лв. Благодаря Ви за вниманието. Сега ще ви представим филма за западна дъга - участък 2.

Представяне на филма за Западна дъга – участък 2 (субтитри):

На 22.10.2015 г. стартира изграждането на участък 2 от западната дъга на Софийския околновръстен път от километър 0 + 780 до километър 6 + 309. Това е отсечката от моста на р. Какач до пресичането със северната скоростна тангента. Финансовите средства за реализацията на обекта са осигурени от оперативните програми „Транспорт“ 2007-2013 и „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020. Управляващ орган на двете програми е дирекция „Координация на програми и проекти“ към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Бенефициент по проекта е АПИ. Строително монтажните работи са изпълнени от ДЗЗД „Европейски пътища“, в което участват: „Джи Пи Груп“ ООД, „Автомагистрали Черно море“ АД и „Пътстройинженеринг“ АД. Стойността на договора за строителство е 101 999 866 лв. с ДДС. Участъкът е с обща дължина 5,5 км. Изградени са три пътни възела: Стефансон, Ломско шосе, Северна скоростна тангента, естакада над бъдещия булевард Стефансон, нов път за гара Волюяк и надлез над пътя за с. Мрамор.

Пътен възел „Стефансон“ е полудетелина. Трасето на новоизграденият околновръстен път преминава по естакада над бул. „Стефансон“, жп линията и пътя за гара Волюяк.

Пътният възел „Ломско шосе“ е с кръгово кръстовище и директни връзки на долно ниво с бул. „Ломско шосе“, а главното направление на околновръстния път, минава по естакада над булеварда.

Пътен възел „Северна скоростна тангента“ е пълна детелина с четири отвора.

Западната дъга е кръстопът, който свързва изключително важни и натоварени с интензивен трафик направления, тъй като през този участък преминава целия транзитен поток. Чрез нея се осъществява връзката между ГКПП „Калотина“, магистралите „Хемус“, „Тракия“ и „Северна скоростна тангента“. Западната дъга е продължение на АМ „Люлин“ и е част от коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“, който на територията на Р България свързва Видин и Кулата.

Основните цели на проекта са:

- Намаляване на броя на ПТП чрез елиминиране на опасните участъци с недостатъчен капацитет, които да поемат трафика и създаване на по-добри условия за пътуване и премахване на опасни пътни пресичания.
- Подобряване на националната и транс-европейската транспортна мрежа чрез отстраняване на тесните места.
- Намаляване на задръстванията и увеличаване на скоростта на движение.
- Ограничаване на емисиите от вредни газове и шум, което е от голяма полза за населението, което живее около тези участъци.
- Постигане на комфортни и безопасни условия за пътуване и по-добри услуги за потребителите.

Участък 2 от западната дъга на Софийският околосръстен път е със следните параметри. Началото на участъка е на около 70 м. след пресичането на р. Какач. Първият 1 км на Софийския околосръстен път пресича последователно две съществуващи железопътни линии чрез надлез, като под отвора на съоръжението е разположен бъдещия бул. „Стефансон“. Новоизграденото трасе пресича път II-81, където е изграденият пътен възел на бул. „Ломско шосе“. От там околосръстният път се насочва към отклонението за с. Мрамор, като директното трасе преминава над пътя за селото. След това трасето се включва в Северната скоростна тангента. В отсечката са изградени три пътни възела, две напречни пресичания, ул. Гара Волюяк и пътя за с. Мрамор, и пет големи съоръжения, включващи 1 подлез при бъдещия бул. „Стефансон“, 2 естакади и 2 надлеза.

На 13.09.2016 г. участък 2 от западната дъга на Софийският околосръстен път е пуснат за движение.



Строителството на западната дъга е много важна инвестиция за безконфликтно, безпроблемно и безаварийно транзитно преминаване на превозните средства. Намаляването на времето за пътуване и на задръстванията ще доведат до ограничаване на емисиите от вредни газове и шум. Новоизградените участъци улесняват международния и вътрешен транспорт, подобряват комфорта и безопасността при пътуване. Построяването на западната дъга значително улеснява транзитния трафик, който е силно интензивен и изключително натоварен особено през летните месеци в посока Турция - Западна Европа. Отсечката е важна част между България и Сърбия, тъй като чрез нея се създават условия за разпределяне на локалния и транзитния поток. По този начин се облекчава транзитното движение и градския трафик, създават се условия за намаляване на ПТП, като се премахват и опасните пътни пресичания.

Инфраструктурният проект е важен за София и страната, тъй като в потока от автомобили по околновръстния път на София се включва и трафика от АМ „Тракия“, „Хемус“ и „Люлин“.

Първокласният път I-8 Калотина-София, I-6 София-Бургас, второкласни и третокласни пътища от Републиканската пътна мрежа. Проектът се финансира от Кохезионния фонд на Европейския съюз и от Държавния бюджет на Р България чрез оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 и оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря за изчерпателната информация от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“. Добър ден и добре дошъл на г-н Дончо Атанасов, който се присъедини за въпросите след презентацията. Бих искала да задам няколко уточняващи въпроса към АПИ. Бих искала да обърна внимание на проекта за западната дъга на СОП. Както знаете преди 2 години е завършил този проект и сме го изключили от материалите и информацията. Имаме покана от Министерски съвет да приключим с програмен период 2007 – 2013, т.е. с всички проекти, с изключение на тези, които ги водим нефункциониращи като обхода на Габрово. В системата ИСУН, която е поддържана от Министерски съвет, вече трябва да се затворят всичките проекти от

старата програма. Добре чувам, че завършва този проект и ще завърши. Причината да не го затворим е канал, шахта или водопровод на Столична община. От 2 години не може да направят отчужденията. Спрямо проекта за изграждане на метрото, общината е много експедитивна с отчужденията. Не по този начин стоят работите с отчужденията в ползва на АПИ. Проектът трябва да се приключи във възможно най-кратък срок, защото ще блокира системата и няма да го приеме като завършен.

Бих искала г-жа Ивета Колева по-подробно да разкаже за апликационната форма за 3.2 на АМ „Струма“ и работата с ДЖАСПЪРС, защото от самото начало имашме уговорката да се работи съвместно с ДЖАСПЪРС. Разбира се Вие го правите, както и се разбрахме да се правят периодични срещи с присъствието на Управляващия орган, за да можем всички да следим развитието на процеса и консултантът съответно да ни информира за всеки етап с оглед да бъдат преодолени някои проблеми. Целта е да стигнем до по-бързо одобрение и съответно приключване на апликационната форма. Искам да ни информирате как протича работата с ДЖАСПЪРС и съответно с консултанта, защото от февруари месец 2018 г. не е правена среща, поне ние не сме били поканени на среща с консултанта относно апликационната форма.

Вчера на техническата среща споменах и бях подкрепена от г-н Сесилио, че би било добре АПИ да помисли за разделяне на източния участък на повече лотове, а не само на два, изхождайки от факта, че стойността е много голяма. Сроктът на строителството към момента показва приключване в края на 2023 г. при благоприятно развитие на всички събития и стартиране на строителството догодина (средата на 2019). При този сценарий изпълнението само на два лота би било изключително рисково, и не се знае дали може да се случи до 2023 г., затова нашата препоръка беше да се помисли дали не може да се раздели на повече лотове с оглед едновременно строителство, възможност за фазиране или търсене на различни финансови източници за различните лотове.

Бих искала също така да попитам за последния участък „Монтана – Враца“, обжалва ли се процедурата за ОВОС.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Да, обжалва се. Започвам да отговарям отзад напред по зададените въпроси. Не разбрах за какви рискове имате предвид, относно строителството на двата лота ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, преди всичко строителството.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Не е възможно този участък (АМ „Струма“, лот 3.2) да се дели на повече лотове. От гледна точка на организация на самия строеж, аз също съм го мислил да го дяля на три или на четири, понеже там ще бъде изключително тежко за изпълнение. От организационна и оптимална гледна точка е най-добре да бъдат два участъка. Аз рискове по строителството не, че не виждам, но виждам рискове по всички процедури, докато получим разрешение за строеж. Това е тежкото на реализацията на един обект. И всички присъстващи тук, които се занимаваме с тези дейности го знаем много добре. Аз съм изключително радостен, когато получа разрешение за строеж, не се радвам толкова, когато го направим. Строителите имат огромен опит, изключително тежък обект, но от гледна точка на строителство, аз рискове не виждам. Това мога да ви информирам по 3.2. Надявам се в най-близките седмици да стартираме процедурата за избор на изпълнител и на надзор. Месец юли 2018 г. е късно да стартираме процедурата, Ивета Колева си е дала малко по-голям срок, аз такъв срок нямам. Тя знае много добре моят срок какъв е. Там е необходимо да бързаме всеки ден. Ние разбира се успоредно работим за цялата подготовка по реализацията на проекта и мисля, че този проект ще се превърне в един от най-хубавите и красиви обекти на България.

Относно Западна дъга, участък 2, той може би затова и получава толкова награди, поради най-точно казано чиновничеството на кмета, не на Софийска община, на една от общините. Това приключване на обекта се проточи доста време. Вчера съм направил оперативка по този въпрос заедно със строителя и надявам се в близкия месец/ месец и половина да премине държавно приемане и да оправим последните процедури. Принудихме се да правим втори път водопровод само заради безхаберието на един кмет, три дела, три пъти чакаме решение на въпроса. Накрая се наложи Басейнова дирекция да отчуждава. Дирекцията не е отчуждавала такова нещо и така се върнахме към идеята да правим нов водопровод. Това са си рискове и то за сметка на строителя. Бих споделил

истината в очите, че от бюрокрацията се стига до това положение. Вземли сме достатъчно мерки и ще приключим двата обекта.

Лот 3.2 на АМ „Струма“ е голямо предизвикателство за нас. Естествено е свързано с цялата строителна програма. Касае програмата, както и НКЖИ и метрото, ще предприемем много голямо предизвикателство целия бранш. Смятам, че сме доказвали, че се справяме с всички тежки задачи. Това е, което мога да Ви информирам сега, ако има други въпроси с удоволствие бих отговорил. Относно апликационната форма, г-жа Колева ще разкаже по-подробно.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря за отговорите.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА: Както ви информирах по време на презентацията, на 05.04.2018 г. беше сключен договор с консултанта за изработване на апликационната форма. Получи се забавяне, тъй като АПИ възложи разделяне на лявото платно, като ще бъде търгувано на два участъка, ще се определят техните индикативни стойности и актуализация на парцеларния план, както и изработване на проект за мерките по ОВОС за рехабилитация на лявото платно и идеен проект за рехабилитацията. Всичко това е възложено с цел да може да се предаде в последствие на консултанта и той да може да работи въз основа на тези документи. Като ние направихме срещи с ДЖАСПЪРС и с консултанта, ще продължаваме да работим успоредно и сме си дали срокове, които вчера ги дискутирахме с Европейската комисия за предаване на апликационната форма, съответно на ДЖАСПЪРС и на Европейската комисия.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Кога да очакваме да се състои съвместна среща, последната среща се проведе през м. февруари 2018 г. По този начин всички страни ще бъдем запознати какво се случва, какви сценарии разработва консултанта, дали с тол система отчитане, без тол система и т.н.?

На последната среща, тя е единствената за момента, на която ние сме присъствали, препоръчахме (всички присъстващи и ДЖАСПЪРС) се обединихме към становището консултанта да разработи два сценария: един с наличието на тол система и сценарий без тол система, защото не е тайна, че АПИ вече има договор и ще въведе тол система по националната пътна мрежа, включително по изградената „Струма“. Ние трябва да имаме

разчетите и от сега да отчетем този факт. И вече България да отчете дали да приспадне този ресурс, който евентуално ще бъде възстановен от тол системата, дали да не го иска сега от Европейското финансиране или в последствие. Но ние трябва да разполагаме с прогнозни данни какви средства биха се акумулирали от тол системата при въвеждането ѝ на бъдещата АМ „Струма“. По мое мнение ако отчетем този факт сега, че ако се въведе тол система и има съответни приходи (прогнозни), по този начин ние ще намалим, още от този момент, недостига на финансиране. Няма да е 400 млн., а ще бъде около 250 млн. И по този начин ние може още от сега в апликационната форма да заложим по-малък допълнителен бюджет, който трябва да осигури българското правителство към този момент. Моето мнение е, че ако се отчетат бъдещите приходи от тол системата, ще бъде в наша ползва. Ние от сега ще знаем какви средства са необходими за дофинансиране, а другите ще се компенсират от тол системата. Имахме доста широк разговор по темата и мислим, че е препоръчително консултантът, който вече работи по проектиране на тол системата, да събере и да уточни някакви прогнозни данни относно размера на приходите от тол система.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Аз ще акцентирам специално на АМ „Струма“, тъй като методиката по тарифирането е доста сложно занимание, да не кажа изключително тежко. Ще имам предвид и този участък, за да можем да ускорим апликационната форма и да имаме някакви прогнозни данни какви пари ще се акумулират от АМ „Струма“. Ще се постарая в най-кратки срокове, въпреки че по обхватът на пътищата и тарифирането в момента се работи доста ускорено и усилено. Да, никой не е въвеждал тол система за една година. Да не давам примери в Европа колко години протича процеса, дори някои от най-развитите страни нямат въобще тол система. Но така или иначе ние сме длъжни много бързо и ускорено, с оглед на всички необходими нужди, които агенцията има за ново строителство и ремонти и поддържане, много бързо да въведеме тол системата. Този участък ще го ускорим и ще имаме прогнозни данни с оглед намаляване на ресурса или евентуално финансиране на участъка. Започнем ли строителство в такъв тежък участък, са необходими много пари. За сроковете, които остават до 2023 г. в годините ще бъдат разбити доста сериозни суми, които трябва да се вложат в строителството.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря, ще очакваме какво ще подготви консултантът.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Относно предстояща среща в оперативен план, колкото по-бързо я направим, толкова по-добре ще е за нас.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Дано консултантът да има готовност да ни покаже възможните сценарии.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: В понеделник съм поканил консултантите и ще ми представят графика по апликационната форма.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря. Колеги, имате думата за въпроси, изказвания и коментари. Давам думата на г-н Румен Михайлов.

Г-Н РУМЕН МИХАЙЛОВ (БАИТС): Благодаря Ви, казвам се Румен Михайлов (Българска асоциация „Интелигентни транспортни системи“). Не разбрах от колежката и бих искал да попитам относно пилотния проект по магистрала „Тракия“ по ос 4, какво всъщност се предвижда по него. На слайда е представено, че се очаква да бъде възложено на консултанта, ако правилно си спомням от презентацията, а колежката каза следното: *ние трябва да решим какво ще правим*. Може ли малко по-подробно да ни обясните какво всъщност планирате да направите, защото аз съм чел тръжната документация и по мое лично мнение звучеше доста добре. Вярно е, че може да има много жалби, но идеята, която искате да направите като пилотно решение за магистрала „Тракия“ ще даде възможност да се покаже какво могат интелигентни транспортни системи да правят по пътя, за мен това е едно добро решение. Какво смятате да правите след тези няколко жалби?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Бих искала да добавя, че този проект е одобрен от Управляващия орган на оперативната програма.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Да, това е един много добър проект за интелигентен транспорт. Проектът за АМ „Тракия“ за внедряване на интелигентни транспортни системи, включително и ремонта на тунела „Топли дол“ е от изключителна важност за

нас. Какво и как ще се случи с проекта не мога да Ви кажа в момента, но при всички положения АПИ има огромно желание да го направи. Затова сме се борили за този проект. Утвърден е, финансиран е, така че мисля, че този обект скоро ще стартира. Интелигентни транспортни системи ще внедрим и на двата лота на АМ „Струма“ – 3.1 и на 3.3, разбира се, след това и на 3.2. В понеделник имам срещи с проектантите и изпълнителите относно това как да функционират в участъка на лот 3.3. И евентуално след това да внедрим тези системи по лот 4 на АМ „Струма“ и да започнем постепенно да внедряваме такива интелигентни транспортни системи, за да може да се подобри обслужването и безопасността на движение. По данни на нашите трафик камери, които сме монтирали вече (на годишна база) трафикът се увеличава между 10 и 15 %. Ние трябва да направим всичко възможно за автоматично управление на трафика и пренасочване по първокласни, второкласни пътища така както е в цяла Европа, за да не виждаме задръствания. По някои магистрали на Европа, по 50 - 100 км в пикови моменти. Мислим по този въпрос и смятам, че няма да бъдем изненадани от това, което ще се случи от огромните трафици, които ни очакват. Особено при реализацията на Видин - София и на АМ „Струма“ и на „Хемус“, която много ускорено ще започнем да я строим през 2019 г. и се надявам буквално за 2-3 години АМ „Хемус“ да стигне в участъка до главен път I-5 Велико Търново - Русе. Успоредно с това ще започнем строителство на АМ „Русе - Велико Търново“. В близките няколко месеца ще видите, че всички тръжни процедури относно това гигантско строителство ще бъдат проведени и пуснати в действие. Надявам се в периода 2019 - 2020 г. да се строят около 350 км нови магистрали, естествено и с всички тези умни и напредничави, иновативни технологии, които трябва да внедряваме по магистралите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря ви за коментарите. Давам думата на г-н Аурелио Сесилио.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (превод):

Благодаря Ви г-жо Василева, също така благодаря и на Агенция „Пътна инфраструктура“ за презентацията. Започвам от програмния период 2007-2013 г. На базата на вашата информация разбирам, че обходът на Габрово е завършен на 65 %. Искам само да ви напомня, че до м. март следващата година (2019) трябва да приключите работата по

обекта. Ако на 1 април (2019) нямате декларация за приключване, Комисията ще започне процедури за възстановяване, за да получи парите си обратно от проекта. Това е вашият срок за приключване на всички нефункциониращи проекти, обявени за закриване през предходния програмен период. Благодаря, че следите това много внимателно и се опитвате да ускорите това възможно най-много. Ще бъде огромно съжаление, ако бъдем принудени да връщаме парите.

По отношение на периода 2014-2020 г., уточнявам, че лот 3.3 на „Струма“ напредна доста добре. Лот 3.1 не толкова, 11 % на този етап не е брилянтен. Ако разбрах добре, казахте, че лот 3.3 може да бъде приключен до края на тази година (2018), така че това ще бъде преди договорените условия. Може би тази добра практика ще бъде приложена, ако е възможно, и в други случаи. Опитайте се да определите кои са факторите за успех, може би, че сте предвидили крайните срокове и се опитате да ги възпроизведете другаде. Много бихме приветствали това. Разбира се, все още сме пред голям въпрос относно тунела „Железница“, да не говорим за лот 3.2 на „Струма“. Забелязах така да се каже, Вашият оптимизъм, но за нещастие опитът и възрастта ми ме карат да бъда по-скептичен от Вас. Всъщност се страхувам много и виждам последствията за приключването на тази магистрала. Защото говорим за завършването на останалата част, където приключва магистралата „София - гръцка граница“. ЕК е била силно критикувана досега като е финансирала части от автомагистралата, без дори да е сигурен за сроковете за завършване. Кресненското дефиле е огромно притеснение за организациите за опазване на околната среда. Но в същото време подобренията в други сфери допринасят за увеличаване на проблемите по тесните места в дефилето по лот 3.2. И ние бяхме критикувани за това. Винаги ще бъдем критикувани за Кресненското дефиле, сигурни сме в това. Сега въпросът не е дали ще сме критикувани или не. Въпросът е, че искаме да се уверим, че вземаме всички необходими мерки, за да отговорим на социално-икономическа необходимост от изграждането на пътя или на модернизацията на част от него. Но също така и да се вземат предвид потенциалните отрицателни въздействия върху околната среда.

Относно лот 3.2, когато проектът бъде представен за одобрение от Комисията, на този етап виждам три основни опасения. Това са по отношение периода на строителството и как ще организирате и представите пътната карта за изграждането на различните компоненти. Защото тя оказва влияние върху второто ни опасение, а именно - финансовия план на целия проект. Не само частта от него да бъде съфинансирана, но дори и тази част, която потенциално може да излезе извън 2023. Трябва да имаме яснота за източниците на финансиране и гаранциите, които можете да предоставите на Комисията, както и яснота за финансирането, ако се излезе извън сроковете за допустимост на оперативната програма. Независимо дали става дума за преговори по заеми, чрез гаранции от вашия национален бюджет, или чрез механизми на собствения капитал. И трето, но не на последно място е въпроса за мерките за опазване на околната среда. И важен елемент наистина е, че ако елементът на реконструкцията на съществуващия път, който трябва да бъде последният, се нуждаем от изграждането на вариант, а не от реконструкция. Днес виждаме, че съществува висок риск този компонент на проекта да излезе извън периода на допустимост и в този смисъл да не остане част от съвместно финансирания голям проект. И затова е необходимо да се предприемат тези мерки. Това е изключително важно. Дори и този компонент да не е част от големия проект, той оказва огромно влияние върху решението на ЕК за големия проект – за съфинансирането на новото трасе.

Затова наистина бих Ви препоръчал да се възползвате от предстоящите месеци. Сега, когато вече имате окончателно решение относно оценката на въздействието върху околната среда, която вече не подлежи на обжалване, да работите в тясно сътрудничество с колегите от ДЖАСПЪРС. Да се възползвате от тяхната експертиза и подкрепа, за да се подготви ясен формуляр за кандидатстване, където всички тези елементи са ясни и не могат да породят съмнения от страна на Комисията. Ако проектът бъде представен и поражда съмнения относно тези три елемента – времето за изпълнение, финансирането и смекчаващите мерки за околната среда, ще трябва да прекратим одобрението на проекта и да го върнем обратно. Ще Ви е необходимо време за нанасяне на евентуални промени, и това само ще доведе до вече огромните закъснения, пред които сме изправени. С натрупване на закъснения ще се наложи да се променя и бюджета, по отношение на европейското съфинансиране. Това е един процес, който никога не

свършва. Считам, че всички вие имате интерес да се съфинансирам максимално от ЕС. Моля да ни дадете надеждни дати, а не пожелателни. Ако се сблъскам с проект, в който датите и всички елементи са по-скоро пожелателно мислене, отколкото реалистично зададени, ще направя сравнение с нещата, които се случиха до момента. И наистина не бих приел пожелателно мислене. Бъдете реалистични, това е във Ваш интерес.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: С оглед напредналата ми възраст аз съм реалист, не съм нито оптимист, нито песимист. Нищо от изпълнението на програмите, и на предишната програма и на сегашната, не дава основание да имате съмнение в това, че ние ще постигнем целите на новия програмен период. Относно Кресненското дефиле аз нямам съмнения, че в най-кратки срокове, с много стегната организация, която сме доказвали не един и два пъти, то ще бъде завършено. Мога да Ви гарантирам за сроковете след няколко месеца, кога ще бъде завършено Кресненското дефиле като строителство.

Относно Лот 3.1, за който Вие коментирахте, че няма напредък, напротив, лот 3.1 също напредва много бързо, като изключим някои политически колизии, свързани с археологически разкопки. Очакваме много бързо решение от страна на Министерство на културата. Мисля, че лотът щеше да бъде пуснат, поне една част в експлоатация до края на годината (2018) заедно с лот 3.3. Не виждам причина да завършим предсрочно лот 3.3 и да виждам песимизъм в лот 3.2. Реалист съм, давам си сметка за всички предизвикателства, които стоят пред нас. Включително и по всички мерки, които ние трябва да предложим като проект в апликационната форма, свързано с това, което трябва да извършим по старото трасе на главен път I-1. Разбира се и някои дейности, които ние предварително можем да извършим, за да можем да си помогнем както и в момента стартираме и ремонта на тунела „Кривия“ в старото трасе. Включително и някои ремонти, които можем да извършим с перспектива 30 - 40 години напред по съоръженията на това трасе ще бъдат извършени в рамките докато стане източното трасе и прехвърлим движението, за да може за един строителен сезон да завършим цялата рехабилитация с всички необходими екологични мерки по старото трасе. Така че това, което аз Ви казвам г-н Сесилио е плод на много усилия и на капацитет, който АПИ притежава и го е доказвал многократно. Не е въпрос само на оптимизъм, но пък не съм и песимист. Не липсва енергия. Това ще бъде подплатено с точни дати, за да може и Вие

като наш съратник да ни помогнете и пред Европейската комисия. Не виждам проблеми и по финансирането на обекта в частта след 2020 г. Говоря за финансиране от гледна точка на средства, които ще акумулира тол системата.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Господин Сесилио има коментар по въпроса.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (превод):

Благодаря Ви много за отговора, не се съмнявам в ангажираността и огромните усилия, които АПИ полага. Нямам съмнения съм по отношение на ангажимента на Вашите служители. Въпросът е усилията да се превърнат в реалност. Моя отговорност е да оценявам реалността и да гарантирам за нея, както и да допринасям за дейността. Представителите на ЕК гарантират, че сумите, отпуснати за България през периода 2014-2020 г. са изразходвани ефективно и са от полза за българската икономика и обществото, по най-добрия възможен начин. Това е единствената ми грижа и цел. Смятам, че споделяме тази цел заедно. Имах въпрос, който съм забравил и е по-свързан с проучванията и подготовката на проекти, изпълнявани по Приоритетна ос 5. Имате подготвителни дейности за бъдещи инвестиции в пътния сектор. Разбира се, без да се пренебрегват каквито и да е потенциални бъдещи решения, преговори, каквото и да е за 2021-2027 както и различните налични инструменти на ЕС. Може ли да ни кажете дали на този етап имате някакви идеи за потенциални източници на финансиране на тези инвестиции. Потенциал на този етап, разбира се, все още сурови оценки за разходите и сроковете, които предвиждате за строителство.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Задачата на АПИ е да реализира по най-бързия начин тол системата и ази тол система да покаже една стабилност на приходите, които агенцията ще реализира, за да може най-публичният сектор в България да се самофинансира поне в голямата си част. От АПИ се очаква да подготви процедурите, да подготви проектите и да ги сложим на масата в близките месеци и тогава ще мога да Ви кажа какво ще трябва като финансиране за тази амбициозна програма, която Правителството и България си е поставила. Аз мога сега да кажа някои цифри, но те няма да бъдат коректни, докато не подготвим всички проекти, поне така в разширена идейна фаза. В близките няколко месеца ще ги имаме налични, до края на м. август/м. септември (2018 г.) най-късно ще стартираме процедурите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Моля върнете слайда, който г-жа Колева представи за трите технически помощи на бъдещи проекти. Предполагам г-н Сесилио иска да знае какви инвестиции планирате, става въпрос за Видин – София.

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Касае и „Черно море“.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Мисля, че се отнася за „Черно море“ и „Русе - Велико Търново“. По-скоро това го интересува, какво финансиране предвиждаме с оглед тяхното изпълнение за бъдеще (от тол система, национален бюджет и т.н).

Г-Н ДОНЧО АТАНАСОВ: Аз не съм финансов министър на България, за да отговоря от къде. Моята задача е да подготвя проектите и мисля, че съм много ясен и точен. Мога да споделя индикативни стойности, когато бъдат по-подробно представени идейните проекти от проектантите, за да споделя какви пари са ни необходими. Мога да Ви споделя някаква сума, сметнете ги по 10-12 млн. лв. на км, говоря като индикативна стойност. Обикновено при тръжните процедури цената пада. Така че, ако заложим 10-12 млн. лв. на км, при 300 км нови, това са 3 млрд. в разстояние на около на 3 до 4 години. Говорим за млрд. лева, не говорим за евро. Така че, това е като сума, която мога да Ви информирам сега, но по-точните данни и цифри ще ги представя на г-н Сесилио в най-близко бъдеще. Надявам се да се видим, за да говорим за пътната инфраструктура, за да може и той да придобие стабилност и увереност, че всичките тези неща ще се случат.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Ние със сигурност разполагаме с предварителни изчисления и индикативни стойности, защото тези проекти за „Видин-Враца“, „Русе, Велико Търново“ и „Черно море“ са представяни многократно. Разбира се след техническите проекти, идейните проекти, разширените идейни проекти, които се разработват, данните ще бъдат по-точни, но порядъкът се знае за всеки един проект. Аз мисля по-скоро, какви са плановете относно източниците на финансиране за в бъдеще за тези проекти, но факт е, че ние не сме Министерство на финансите.

Имате ли други въпроси уважаеми присъстващи?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Както предварително се очакваше дискусията ни по „Струма“ се удължи, затова сме се събрали именно тук. Ще продължим с ДППИ, с АППД и последната презентация за публичност на програмата.

Давам думата на **г-жа Анна Натова** (директор на дирекция в ДППИ) да представи проектите от страна на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

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

Г-ЖА АННА НАТОВА: Благодаря Ви госпожо Василева. За мен е удоволствие да Ви представя проектите, по които сме работили, работим и възнамеряваме да работим в този програмен период. В презентацията сме включили проекти, които вече са приключили, също така проекти, по които работим, апликационни форми, които са в процес на оценка и такива които работим и такива, които възнамеряваме да подготвим. Първият проект, който искам много схематично да споделя, защото той е бил обект на дискусии, представян е на други Комитети за наблюдение – това е количествената оценка на риска и подобряване на ефективността на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение. Проектът се финансира по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ и е приключил през м. август 2017 г. Според нас основната цел на проекта е постигната: подобрена е ефективността и конкурентоспособността на българските пристанища чрез разработването и валидирането на методика за количествена оценка на риска. Внедрени са резултатите от извършените количествени оценки по пристанищата, въведени са в софтуерен продукт, направени са предварителните оценки и този софтуерен продукт ще се използва за актуализирането на количествените оценки за риска.

Вторият проект, който искам да представя, също се финансира по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ и е проект, свързан с проектиране и внедряване на интегрирана информационна система (ИИС) за планиране и управление на ресурсите в ДППИ. Тази интегрирана информационна система е от рода на ERP (Enterprise Resource Planning) или SAP система, с която разполагат всички модерни бизнес компании в момента. Системата е внедрена от 01.01.2017 г. в предприятието. Благодарение на нея бизнес процесите в ДППИ се регистрират в момента на тяхното случване, което позволява да имаме навременна информация в реално време във връзка с взимането на адекватни

инвестиционни решения. В момента изпълнението на проекта е във фаза поддръжка. Предстi ни да верифицираме по този проект 1 076 709 лв. до м. май 2019 г.

В следващите слайдове, много схематично ще представя дейностите. Това са различните модули от интеграционната система, в която може да се види унифицирания процес по доставка и закупуване на стоки и услуги, проверка на бюджети в реално време, йерархията на различните проекти, които са в модул проекти на системата. Няма да се спирам подробно на модулите на системата. Ако някой проявява желание за внедряване на подобна система, сме отворени за дискусии.

Следващият проект е отново по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ и представлява изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS). Основната цел на проекта е да се изработи предпроектно проучване за изграждане и въвеждане в експлоатация на система за електронен обмен на информация в българските пристанища. Проектът е в своята финална фаза. В рамките на проекта е разработена концепция за изграждане и внедряване на такава система в българските морски пристанища, разработване на проект на софтуерна и хардуерна архитектура на системата, разработване на документация за избор на изпълнител. Предложени са и промени в нормативната база, свързана с изграждането и експлоатацията на една такава система в българските пристанища. На следващият слайд ще видите, всъщност в нашите презентации винаги говорим за много информационни системи и за да не оставим впечатлението, че има дублиране, тази система всъщност е бъдещето от гледна точка и на това, че дигитализацията е приоритет за Европейския съюз, както и за развитието на водния транспорт, за да бъде ефективно интегриран в общата логистична верига. Port Community System включва всички играчи във водния транспорт и обмяната на документи и информацията през тях, ще се случва електронно. От една страна участват държавните органи, от друга са агентите, корабособствениците, превозвачите, както и самите пристанища, които помежду си ще бъдат свързани с такава система.

Следващият проект се финансира по приоритетна ос 4 – „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения в българските пристанища за обществен

транспорт с национално значение”. Стойността на проекта е 1 320 000 лв., имаме одобрена апликационна форма, подписан е договор за БФП. Целта е да се осигури висококвалифицирана и специфична консултантска помощ за подготовка и реализация на инвестиционния проект. Процедурата е обявена преди три дни за избор на изпълнител с предмет „Осигуряване на консултантски услуги на стратегически съветник“ с прогнозна стойност 1 200 000 лв. На слайда виждате какви са основните дейности от проекта, които бихме искали стратегическият съветник да изпълни.

Стигнахме и до проектите в процес на подготовка. За двата проекта: „Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове“ и проект „Проектиране и изграждане на технически системи за превенция на риска и повишаване на сигурността на територията на морските пристанища“, апликационните форми са подадени в Управляващия орган. За първия проект формулярът за кандидатстване е подаден в Управляващия орган. Имахме забележки и в момента подготвяме нашите отговори към УО по тези бележки. Прогнозният бюджет на проекта е 9 659 942 лв. За второто проектно предложение относно „Проектиране и изграждане на технически системи за превенция на риска и повишаване на сигурността на морските пристанища“ сме подали формуляр и имаме бележки, изпратени от Управляващия орган. До края на седмицата ние ще отговорим на тези коментари. Прогнозната стойност е 6 097 298 лв. Благодаря Ви за вниманието.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-жа Анна Натова. Имате думата за въпроси и коментари. Давам думата на г-н Сесилио.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (превод): Бих задал един въпрос относно проекта за „Port Community System“, за който ни обяснихте на Вашия слайд и намерението да свържете всички заинтересовани страни – учудващото е, че не наблюдавам никаква връзка с железопътния сектор. Макар че наистина възнамеряваме да насърчаваме преминаването от пътен към железопътен транспорт, именно за пристигането на товари в пристанищата, и тъй като финансирахме интермодален терминал в близост до гр. Пловдив, който възнамерява да позволи на търговците да пристигнат от пристанищата с железопътен транспорт до там. Моят въпрос е възнамерявате ли да направите връзка с железопътната система?

Г-ЖА АННА НАТОВА: Разбира се. Идеята на тази система е да включи всички видове транспорт, в случай че в българските пристанища ние имаме жп връзки и идеята да се включат интелигентните транспортни системи в жп транспорта, в тази система също. Това е идеята и на концепцията за „Port Community System“.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Идеята е дали с този проект постигаме това свързване, всеки си прави отделна система, но дали биха могли да се свържат, дали са съвместими, дали някой има намерение да ги свърже, не даваме точен отговор на въпроса, поне с този проект.

Г-ЖА АННА НАТОВА: Този проект е техническа помощ и в него е разработена концепцията, посочени са вариантите как може да се постигне тази свързаност между различните системи. Ние ще разработим апликационна форма за доставка и изграждане на тази система, това е различен инвестиционен проект, базиран на концепцията разработена в проекта.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Добре, може ли пак да видим схемата? Може би там не беше показан железопътния транспорт. Някой ще върне ли слайда? Нали тази схема се отнасяше точно за проекта „Port Community System“? Да, не виждаме.

Г-ЖА АННА НАТОВА: Изводът може да се направи от терминалните оператори, когато имаме връзка от терминалния оператор с жп транспорт.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Да, може би за илюстрация по-хубаво да има и едни релси.

Г-ЖА АННА НАТОВА: Ще се поправим.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Признавам, че от презентациите на ДППИ трудно навлизам в материята. Сега ме провокира една препоръка в бъдеще, да се показва повече от извършеното, защото имате вече някои завършени технически помощи. Ще разполагате и със завършени проекти, които са кратки, малки и ги изпълнявате в срок. Това е истината, която не може да се отрече. Искаме да видим представяне, демонстрация, за какво служи наистина, какво подобрява, какво допринася. Как тази техническа помощ подпомага разработването на друга система или за доставка и т.н. Малко да видим връзката от всички тези технически помощи, които финансираме. Вие

си ги знаете защо служат, но аз лично не виждам демонстриран ефект от отделните проекти, които финансираме. Трябва да ни се изясни защо го правим. Това е само като препоръка в презентацията с оглед на етапа, в който навлизаме. Това разбира се има връзка също и с въпроса, който г-н Сесилио постави към Агенция „Пътна инфраструктура“ за техническите помощи. Трябва да е ясно защо Европейската комисия финансира тези технически помощи за подготовка на проекти. Съвсем резонно е да се попита след като се финансират от бюджета на ЕК и от националния бюджет – необходимо е бенефициентът, съответното министерство да има ясна визия какво е тяхното бъдеще от тук нататък. Кога ще ги финансира, кога ще ги строи, в какъв период и с какви източници? Това ми е препоръката. Мисля, че стана ясно и от коментара на господин Сесилио. Моля в бъдеще да представите бъдещите проекти, както и подготовката на проектите на бъдещите инвестиции, за да има по-ясна картина и стратегия. Разбира се тези стойности ги имаме, колкото и да са предварителни, на ранен етап и т.н. и с някаква визия, стратегия кога ще се реализират тези проекти и с какви финансови източници. За мен това, че не сме от Министерството на финансите, не е оправдание. Да, ние все пак, за да се обърнем към Министерство на финансите, трябва да имаме ясна визия от къде да търсим източници на финансиране. Мисля, че това е наистина в рамките на нашите отговорности, да имаме точна визия, още повече след като искаме да се финансира тази техническа помощ. Да не говорим, че те са били проектирани от преди 30 - 40 г. и продължаваме да си ги проектираме. Препоръчвам за следващия Комитет за наблюдение да имаме по-ясно представяне на тези технически помощи. Става въпрос за големи суми. Аз се радвам, че моите колеги от отдел „Изпълнение и координация“ извършват текущо наблюдение на изпълняваните проекти, както и последващ контрол на завършилите проекти – дали изпълняват функциите си, но е необходимо да се засили този контрол.

Давам думата на г-н Желязков.

Г-Н КИРИЛ ЖЕЛЯЗКОВ (БСК): Госпожо Василева, извинявам се, но искам да споделя нещо по повод, по който и Вие изказахте становище. В крайна сметка наистина е необходима координация при разработването на подобни проекти, при това бих казал

координация не само наша (вътрешна), в контекста на това, което става в железопътния или в сухопътния транспорт на територията на България. Интернет пространството в момента кипи, и според мен, ако ще се правят подобни проекти в перспектива, то както и Вие казахте госпожо Василева, изцяло Ви подкрепям, трябва да се действа напред. Това са концепции, които според мен вече са остарели.

Г-ЖА НАТОВА: И коя концепция е остаряла? За „Port Community System“ е абсолютно нова концепция, която е бъдещето за развитието на водния транспорт и включването му в цялостната логистична верига. В тази връзка, искам най-официално да Ви покана на заключителната конференция на проекта, в която ще участват всички заинтересовани страни. Ще се проведе през м. юни (2018) в двата морски града – във Варна и в Бургас, за да видите наистина, че всички, които участват и обсъждат резултата от процеса са заинтересовани.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Бих си позволила да кажа, че системите, които разработват ДППИ със сигурност са модерни, това доказаха следните системи – „Port Community System“ и VTMISS. По-скоро искаме да видим другите технически помощи, каква полза ще допринесат и какво произлиза в следствие от тях. Проектите от миналата година (2017), които касаят разработване на интелигентни системи, компютърни и т.н. преди да постъпят в Управляващия орган за оценка, преминават задължително през Държавната агенция „Електронно управление“, което в определен момент забавя цялостния процес по одобрение на апликационните форми. Бенефициентът може да подаде апликационна форма след като е получил положително становище от държавната агенция. Представяхме си, че държавната агенция ще обърне внимание дали ГИС система предлагана от един бенефициент, не е била разработвана вече, дали няма повтораемост, дали има връзка с други системи, дали трябва да има връзка, и т.н. В такъв детайл не се навлиза в тези проекти след контрола на агенцията, но това е един допълнителен контрол, който колкото формален и задължителен да е, ни създава известна сигурност. Очаквахме да се оценява стойността, на която се предлага тази система, защото е много трудно Управляващият орган да прецени дали наистина струва 8 млн или 10 млн. Може би в бъдеще те ще увеличат капацитета си и ще наблегнат

на тези елементи на оценката. Предлагам да преминем към следващата презентация на Агенцията за поддържане и проучване на р. Дунав. Давам думата на **г-н Павлин Цонев**.

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

Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ: Това ще бъде последната презентация за днешния ден на Комитета по наблюдение на ОПТТИ. Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ има два проекта през този програмен период, които продължават и предстоят да бъдат изпълнени, без да включвам доставката на хидрографния кораб. Докато подготвяхме тръжната документация за проекта, който е по приоритетна ос 4, ние успяхме да завършим проекта за „Повишаване административния капацитет“ по приоритетна ос 5 с един скромнен бюджет от 120 000 лв. Последните доставки включиха оборудване, което изисква много добро техническо осигуряване, с работата на новите хидрографни кораби, обемът от информация е много голям. Нашата цел е да представим информацията почти онлайн в сайта, който служи за основа за безопасност на корабоплаването по река Дунав. Естествено, започваме с обновление на информационното оборудване и най-важното нещо, което успяхме да постигнем, разработихме нова информационна платформа, която събира данните от работата на хидрографната група. В дейността на агенцията, освен хидрографната дейност, тук се публикува изключително много информация по електронната карта и хидрографната информация, която постъпва от хидрометеорологичните станции. Предстои естествено включване в тази онлайн платформа на проекти, които са по други финансови инструменти. Проект, който ще ни даде възможност да прогнозираме водните строежи и състоянието на критичните участъци по р. Дунав. Проектът е завършен, окончателният доклад е публикуван в ИСУН и съобразно правилата, ние сме отразили работата по проекта и съответните рекламни материали.

Основната ни дейност е насочена естествено към подобряване техническата модернизация на АППД. Основно дейността ни се състои от три основни момента: проучвателна дейност, която смятам, че до този момент успяхме много добре да осигурим с технически средства и втората част е маркиране на корабоплавателния път.

По друг финансов инструмент, може би в края на м. август (2018 г.) ще доставим нов, маркиращ кораб, който ще подобри оперативната работа на агенцията. И третият елемент от дейността на агенцията, това е поддържане на корабоплавателния път с други технически средства. Днес ще говоря повече за проект, който е насочен към оборудване за драгиране. Това е елемент от осигуряване безопасността на корабоплаването чрез отнемане на седименти от речното корито, за да се гарантира дълбочина и ширина на фарватера. Така че по приоритетна ос 4 имаме одобрен проект на стойност малко повече от 20 млн. лв. и той е насочен към доставка на оборудване за драгиране. Ние сме разделили този проект на две части и в момента изготвяме тръжната документация. Най-вероятно утре (31.05.2018 г.) комисията, която работи по тръжната документация може би ще има окончателно решение за документацията. В презентацията е посочено през м. юли (2018 г.) и лично аз се надявам, че е възможно да стартираме обществените поръчки още през м. юни. В подготовката на този проект сме разделили на две доставката, като в първата част е включено основното средство за драгиране и едно от спомагателните средства за транспортиране на наносите, това са тръбите. Бюджетът, с който разполагаме за строежа и доставката на драгажно съоръжение е 6 300 000 лв., и за тръбопровода (с дължина около 1 км), стойността на финансирането е почти 1 млн. лв. Другата част, която сме предвидили за комплектоване на драгажното оборудване, това са един маневрен кораб, който в краткото видео, което ще Ви представя, показва нагледно неговата дейност. Той е спомагателен кораб, който осъществява придвижването на драгажното съоръжение, осигурява монтажа на тръбите, осигурява преместването на екипировката на драгажното съоръжение в момента, в който като наблюдавате видеото ще видите как той премества котвите на това съоръжение. Обемът от финансови средства е 5,5 млн. лв за този маневрен мултифункционален кораб. Неговата дейност ще гарантира максимално безопасността на работата на драгажното съоръжение, както и блокировката на всички останали средства, които се използват за тази дейност. В доставката се предвижда доставка на един шалан, и тъй като бюджетът ни беше много голям, ние съкратихме обема от такива средства. Бяхме предвидили две средства, с които се транспортират наносите, така че в този проект ще построим само едно средство. Това е вторият начин за депониране на драгирания материал. Единият начин, по който Вие видяхте, това е тръбопроводът, а вторият начин е депониране с шалани. Тоест от понтона, на който за

съжаление липсва информация по какъв начин ще става претоварването на седиментите, във видеото вие ще ги наблюдавате много добре как се случва това. От мястото на драгиране този шалан ще депонира на определено разстояние издрагирания материал, който предварително се определя от колегите ни. Тъй като не можем да си позволим на което и да е място да извършим такова депониране. Тъй като споменах, че на този понтон му липсват някои елементи, във видеото, там ще Ви ги представя по-пълноценно, тъй като тука липсва онова разпределящо устройство, което позволява от двете страни на този понтон да застават шаланите и да се извършва претоварването на драгирания материал. Бюджетът за този понтон е около 2 300 000 лв. Както Ви информирах вероятна дата за обявяване на обществените поръчки е 1-ви юли, но се надявам с колективната работа на колегите от МТИТС, понеже сме второстепенен разпределител на бюджетни средства (комисията работи съвместно с представители на МТИТС и на АППД), този срок да бъде съкратен. Както Ви информирах утре имаме заседание, така че се надявам до края на м. юни, при добро стечение на обстоятелствата, да бъдат обявени обществените поръчки. Още веднъж те са разделени на две, като в първата част ще бъдат драгажното съоръжение и тръбопровода, във втората доставка ще бъдат включени маневрения кораб, шалана и понтона.

Представям Ви едно кратко видео, преди да видим финалната част на презентацията. Тук виждате една истинска дълбачка, след това ще има и анимация, която ще Ви представи дейността под вода. Тук се вижда как работното средство влиза във водата, разбива пясъка, прави го на емулсия вода и пясък и с помпите на това съоръжение се транспортира до депото. В своя цикъл на работа драгажното съоръжение извършва едно колебателно движение, така се осигурява една траншея от порядъка на 40 м ширина, и с височина на откоса повече от метър и половина. Естествено това е съвременно оборудване, всичко се извършва от един човек, който наблюдава. Всички процеси са автоматизирани на този пулт за наблюдение, на това драгажно съоръжение. Виждате в задната част на съоръжението тръбопроводът, който е плаващ и той пренася този драгиран материал в депото. Тук са технологичните процеси, при които се извършва самото придвижване на драгажното съоръжение напред, така че да се извърши и постъпателното движение за драгиране.



Разбира се на реката условията са сравнително трудни, понеже има течение, но се надявам ефективността на тази доставка, която.... Ето го маневреният кораб., тази малка точка, която се движи, тя отива да премести котвите на това съоръжение, за да може то автоматично да се придвижва напред и да се осигури драгирането напред в тази полоса, която то извършва.

В следващото видео Вие ще видите как драгираният материал се депонира на шаланите – ето един шалан – разпределящото устройство, което ще бъде разположено на понтона. Извършва пренасяне на драгирания материал от дълбачката до понтона и от понтона на тези шалани, които ще пренесат драгирания материал до депата за депониране. В нашия случай, шаланът ще бъде несамоходен и неговото придвижване се осъществява от този малък маневрен кораб.

Тук се наблюдава самия процес на засмукване на пясъка и водата, помпата, която нагнетява този пулп и след това по тръбопровода, който е съединен към тръбопровода на драгажното съоръжение, се пренася до депото за пренос или депониране. Основната част от самия процес се осъществява от тази фрезова глава, която осигурява разбиването на пясъка и не само на пясък, това съоръжение ще може да работи както на грунд, на земя, ще може да работи на едър пясък и на чакъл. Тук в момента колегите извършват смяна на зъбите на тази работна фреза.

В този етап ние завършваме третата част от дейността по „Поддържане на корабоплавателния път” чрез драгажна дейност. За нас е много важно да осигурим необходимите дълбочини, тъй като те са естествения път до пристанищата и няма как да говорим за развитие на пристанищата, без да осигурим път до тази инфраструктура. Затова нашата задача е да направим достъпно през цялата година, с изключение на ледовити явления през зимата, за да се подобри товарооборота между пристанищата, да се осигури вноса и износа на страната.

В тази поръчка вече имаме избран доставчик на рекламни материали и тъй като 6 юни 2018 г. е близка дата, каня Управляващия орган да посети нашата встъпителна конференция за този проект, който предстои да бъде изпълнен. Благодаря Ви за вниманието.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Цонев, благодаря за поканата и благодаря за нагледната визуализация, която представихте на проекта, който ще се реализира и който е изключително важен. Искам да отбележа на Комитета за наблюдение, че проектът се осъществява със съвместно възлагане, тоест съвзложители са както АППД, така и МТИТС. Съвместно подготвяме документацията и след това тръжните процедури за избор на изпълнител. И докато НКЖИ си поставили задача комисиите им да заседават всеки ден, нашите комисии това го извършват наистина всеки ден. Имате думата за въпроси и коментари.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (превод): Бих искал да Ви напомня, че въпросът за плаването по р. Дунав получава специално внимание от страна на комисаря по регионалната политика г-жа Корина Крецу. Преди няколко седмици тя се обади на двамата министри на транспорта в Румъния и България за конкретна среща в Брюксел по тази тема и настоя, че е необходимо да има напредък от двете страни по отношение на инвестициите. Наистина се надявам тръжните процедури, които скоро ще бъдат обявени, да стигнат бързо и до договаряне и доставка на оборудването, което трябва да допринесе за целогодишната безопасна плавателност на тази част на р. Дунав, която представлява общата граница между България и Румъния. Бъдете сигурни, че ще следим напредъка, за да можем да докладваме на комисаря.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Давам думата отново на господин Цонев да разкаже за другата процедура, която вече е приключила. Тя е за проекта, който ще се реализира по оперативната програма, ще допринесе в един бъдещ период за подобряване на условията за корабоплаване чрез осъществяване на драгажна дейност. Но вече имаме и сключен договор с изпълнител, който да изпълнява тази дейност. Аз предлагам той да разкаже по-подробно и мисля, че госпожа Крецу знае за този договор, защото е била информирана. Той се подписа, смятам, че в края на миналата година (2017 г.) и вече има изпълнител, който има готовност при необходимост да извършва драгажна техника. Господин Цонев, ако обичате представете малко повече данни, защото наистина това е един чувствителен въпрос, но смятам, че отговорихме на критиките от страна на Комисията по тази тема.

Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ: Искам да отбележа, че постигнахме доста добър резултат. Министерството на транспорта в лицето на министъра на транспорта, постигна

одобрение от Министерството на финансите и получихме повече от 6 млн. лв., които да гарантират тази дейност. Така че по обществената поръчка, която бяхме възложили – имаме избран изпълнител. Тази сутрин, преди да дойде моят ред, погледнах на електронната карта, колегите от фирма „Космос Шипинг“ са в момента в района на Оряхово - Бекет, така че на 2 юни ще бъдат в района на остров Вардим, където ще започне драгирането. Напълно осъзнаваме своята отговорност и това, което сме заявили не са празни приказки и обещания, а реално изпълнение на нашите задължения, както по конвенцията, така и по дейността на агенцията, която изпълнява по подобряване на условията за навигацията в българския участък. От тук нататък, в един тригодишен период, агенцията ще има възможност да прави интервенции, когато се наблюдават критични нива на водата, за да можем да гарантираме безопасно и целогодишно корабоплаване. На 2-ри юни започва драгирането в нашия участък и ние вече изпратихме съобщение до нашите колеги, които са ангажирани и които се интересуват от тази дейност. Надявам се да получим добри резултати. В продължение на 3 години имаме осигурено финансиране. А този проект, който ние изпълняваме за доставка на драгажно оборудване, ще ни гарантира да кажа максималният период (две години). След две години ние ще имаме драгажно оборудване, което ще ни гарантира самостоятелно изпълнение на тази дейност, но естествено при много по-ниска цена. Така че при наличието на собствено драгажно оборудване, цената ще бъде може би три пъти по-ниска, с което се надявам да спестим бюджет и на МТИТС, както и на Министерството на финансите. Считам, че тази година ние постигнахме един добър резултат по отношение на поддържане на корабоплаването в смесения българо-румънски участък.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Павлин Цонев за изчерпателната презентация, както и за отговорите и за подробното пояснение. Мисля, че и в двете посоки се работи, с двата договора. Ако няма въпроси, да пристъпим към последната точка от дневния ред. С нея ще завършим заседанието с представяне на мерките по информация и публичност и отчета за изпълнение на годишния план за действие за 2017. Давам думата на г-жа Десислава Николова – държавен експерт в дирекция „Координация на програми и проекти“.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ. ОТЧИТАНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ ЗА 2017 Г.

Г-ЖА ДЕСИСЛАВА НИКОЛОВА: Здравейте! Предвид напредване на времето и закъснението, ще гледам да съм кратка, точна и ясна. Ще представя отчета по изпълнението на годишния план за действие за 2017 г. На този слайд ще видите, че целогодишно е поставена емблемата на Европейския съюз в помещенията на Управляващия орган на ОПТТИ. През 2017 г. се проведе и голямо публично събитие за напредъка на оперативната програма, на което присъстваха външни и вътрешни целеви групи. Събитието беше добре организирано, присъстваха над 100 човека. Акцент на събитието беше представянето на официалния видео клип на програмата, както и беше проведена викторина с въпроси, по време на която бяха раздадени информационни рекламни материали. Целогодишно се актуализира и поддържа интернет сайта на оперативната програма. За 2017 г. имаме 59 броя актуализации на годишна база. Провеждаме редовни срещи с експертите по публичност от страна на бенефициентите, на които се обсъждат текущите дейности и мерки за популяризиране, както и възникнали проблеми, като се опитваме да ги разрешаваме по възможно най-добрия начин. През 2017 г. бяха проведени три броя обучения с бенефициенти и журналисти, които целят повишаване на капацитета на служителите. До края на 2017 г., за съжаление все още не бяха стартирали информационните кампании в медиите както и социологическите проучвания, но за наше щастие в началото на 2018 г. стартира националната информационна кампания. Бяха изработени 13 вида телевизионни радио клипове, интернет банери, визии за печатна и външна реклама, които ще бъдат предназначени за информация сред широката общественост. Относно рекламните материали, през м. ноември 2017 г. беше сключен договор с фирма „Призма“ за изработка на брандирани рекламни материали. В допълнение на основните дейности се включихме и в различни други инициативи (участие в Регионалната транспортна конференция за инвестиции в транспорта в гр. София, посещение и представяне на проекта по изграждане на Софийското метро пред европейският комисар по транспорта, госпожа Виолета Булц, заснемане на видео материал от екип на Европейската комисия с европейският комисар по транспорта – Виолета Булц, на метростанция Европейски съюз и Сердика 2. По време

на тези събития бяха разпространени специално изработени брошури за постиженията на Оперативна програма „Транспорт” и на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Останалата част бяха раздадени на 28-те областни информационни центрове към Централното Координационно Звено в Министерски съвет, като и на информационния щанд пред Министерство на транспорта, който беше специално създаден по случай 9 май. Беше проведена и фотоизложба, която представи снимки на успешно завършените проекти на Оперативната програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”. Изложбата беше проведена в рамките на 2 седмици и се състоя в центъра на София (пред Народния театър), където беше видяна от доста посетители. След приключване на фотоизложбата, паната бяха поставени в сградата на Управляващия орган на ОПТТИ. Целогодишно се развива и поддържа Youtube канала на програма. Каналът има близо 180 000 гледания, както и над 240 последователи.

От предишният комитет до този момент бяха извършени следните дейности по бюджетните линии за комуникация, както следва:

Относно бюджетна линия 1 беше проведена международна работна среща на тема „Карта на държавните помощи в сектор Транспорт”. На срещата присъстваха и представители от Испания, Германия, Унгария, Полша и други държави членки и на която беше обсъден и варианта за създаване на карта за държавните помощи в сектор „Транспорт”. Тук може да видите снимки от годишното ни събитие за напредъка на Оперативната програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, което се състоя през м. декември 2017 г. в град София. По другите две бюджетни линии, в момента продължава националната медийна кампания, по която се подготвят и излъчват официални клипове по оперативна програма „Транспорт” и 39 тематични рубрики. Успешно приключи договора за разработване на идейна концепция и аудиовизуални материали. Благодаря за вниманието. Ще ви представя репортаж, отнасящ се за постиженията на програмата.

Репортаж (субтитри):

40 км нов автомагистрален път. Над 11 км нови метролинии и 39 метростанции. Модернизирани железопътни участъци, подобрени навигация и измервания по река

Дунав. Общ бюджет – над 3 млрд. лв. Това са малка част от позитивите за България от мащабните инфраструктурни проекти, в рамките на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г.

Една от основните главни цели е продължение на изграждане на приоритетните направления, тези, които са най-много натоварени с пътници и товари, предимно железопътни и пътни направления.

Какво още? Създадени над 6 800 работни места, не малка част от които – постоянни, свързани с последващата експлоатация на обектите.

„От 2009 г. се занимавам със строителството на метростанции. През тези години приходите, които съм получавал са били много добри, издържал съм семейството, успях да си изуча децата без никакви проблеми. Другото, което много ми помага е, че работя с млади хора, когато един по-стар работи с млади, се чувства по-млад.“

Проектите са шанс за реализация и на току-що завършили специалисти.

„Като бях в университета, изобищо не си представях, че ще имам такава възможност да попадна на толкова мащабен и важен проект, и съм изключително доволна, че се финансират такива проекти и че именно аз попаднах на такъв обект.“

И още, конкурентен железопътен транспорт, пътуване от Пловдив до морето за два часа и половина, напълно реално, в рамките на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. Чрез увеличаване на видовете железопътни услуги и подобряване на тяхното качество. Основен акцент е повишаване на средната скорост на придвижване при осигурена безопасност. В програмният период предстои изграждане на 50 надлеза или над 75 км изградена републиканска и общинска пътна мрежа.

„Ако вземем, че годишно имаме 1000 души загинали по пътищата, а по железницата техният брой е под 3,2 човека годишно. И ако една трета от тези пътуващи по дадено направление пътища, се прехвърлят към железницата, това са 300 човешки живота.“

По проекта Пловдив-Бургас (фаза 2) е помислено и за хората с намалена подвижност, като се улесни техния достъп до железопътните гари. Спестено време и в големия град, безценно за гражданите и гостите на столицата.

След реализацията на етап 1 и 2 на линия 3 от метрото, се очаква новите метролинии, станции и влакове да привлекат около 450 000 ползватели на метрото дневно, което ще доведе до намаляване замърсяването на въздуха с близо 8 000 тона вредни емисии и намаляване на автомобилния трафик с над 8 000 автомобили дневно. Значително ще се подобри свързаността с железопътната мрежа, с трамвайните, автобусните и тролейните линии. Нови възможности за бизнеса – да, и то големи, и не само защото по проектите се ползват и местни изпълнители и доставчици на материали и техника.

„Като собственик на бизнес, подобряването на инфраструктурата влияе директно на нашите продажби, на връзката ни с нашите клиенти. От друга страна, за всеки бизнес е важно служителите да са доволни, да идват навреме на работа.“

Завършването на лот 3.1, лот 3.3 и тунела железница по проекта „АМ Струма“, ще повлияе на бизнеса и на по-глобално ниво, като допринесе за развитието на Южните Балкани и осигури пряк маршрут през България към Егейско море. Ще се спести време за пътуване на хора и товари, и ще намалят разходите за транспортните оператори. И най-големите позитиви – по-малко жертви на пътя. Голяма заслуга в тази посока ще има внедряването на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ Тракия, която ще осигури автоматична идентификация на инциденти, електронни информационни табла и други инструменти за обезпечаване на сигурността по време на път. Освен при сухопътния транспорт, намаляване на времето за пътуване се очаква и по р. Дунав в рамките на проекта „Подобряване на системите за навигации и топохидрографните измервания - фаза 2“, е доставен хидрографен кораб за заснемане и проучване на речното дъно в общия българо-румънски участък на р. Дунав. Прецизната информация от него и по-мащабната и навременна геодезична и хидрографна дейност ще допринесат за спестяването на оперативни разходи, а също и за по-ефективни решения в бедствени ситуации. Поради подобряването на навигационните условия ще се увеличи стокооборотът по Дунав и ще намалят инцидентите. Проучванията от кораба ще доставят важни данни за оценка на

влиянието от изменението на климата. Успешното изпълнение на проектите по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 - 2020 г.“ и добрата им приемственост с вече реализираното от предходния програмен период, са сигурни знаци, че програмата ще доведе до постигане на устойчива национална транспортна система, добре интегрирана с европейската.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря! Това е съвсем нова рубрика, която е подготвена преди няколко дни. Имате думата за въпроси по последната презентация преди да приключим заседанието. Явно няма въпроси предвид изчерпателната информация. Давам думата за заключителни думи. Заповядайте господин Сесилио, имате думата, преди аз да благодаря и да закрим заседанието.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (превод): Благодаря Ви, госпожо Василева, няма да удължавам със заключителните си думи прекалено много заседанието, защото то вече е доста напреднало по график. От вчерашните и днешните дискусии можем да забележим, че има области, в които напредъкът е стабилен и нямам никакви опасения, докато други пораждат сериозни опасения относно капацитета за изпълнение на включените и одобрени проекти в определените срокове. Това поражда поредица от въпросителни въпроси около тях, както и очевидни рискове, че няма да се постигнат целите, както и изпълнението на бюджета, определен за програмата. Мисля, че в рамките на една година вероятно ще бъдат обсъждани и ще вземем сериозни решения. Необходимо е да бъдат взети най-късно до една година. Бих призовал всички вас и всички заинтересовани страни с изпълнението на програмата да направите всичко възможно по силите си. Сигурен съм, че го правите, но все пак да положите допълнително усилие извън възможностите си, ако е възможно. Първо да опитате да постигнете всички важни етапи до края на 2018 г. и да направим възможно най-доброто използване на ресурсите, с които разполагаме. Не само като го изразходваме, но като ги изразходваме ефективно и ефикасно, защото това със сигурност ще ни улесни живота през следващата година. В противен случай мога да очаквам, че наистина ще вземем някои трудни решения. Както предложих за железопътния транспорт, вероятно ще започнем да търсим в определени случаи, ако считаме, че бюджетът не може да бъде усвоен от предварително определени

проекти, бих препоръчал да разгледате допълнителни подготвени алтернативни проекти, които биха могли лесно да бъдат изпълнени в рамките на периода на допустимост до 31 декември 2023 г. Знам, че това не е лесна задача, когато става въпрос за тежки инфраструктурни проекти, но винаги има възможност. Разбира се ви призовавам да продължите с подготовката на най-стратегическите си проекти за бъдещето. След това ще трябва да обсъдим какви източници на финансиране да използваме за тях. Един от петте приоритета представени вчера на заседанието на ЕК, касае транспорта и инфраструктурата с интелигентни системи. Така че областта на транспорта със сигурност е определена поне за някои държави-членки като ключов въпрос. Бих искал да завърша изказването си, като благодаря на всички служители на Управляващия орган, но и на бенефициентите, които изготвиха всички материали за този мониторингов комитет. Благодарим Ви много за усилията, не само за изработването и представянето на материалите на български език, но и за специалното внимание за изготвянето на английския превод, за да улесните работата ни. Благодаря на преводачите също така за тази подкрепа.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Сесилио за заключителните думи. Аз също искам да изкажа благодарности на всички присъстващи. Радвам се, че от това, което чуваме от бенефициентите, те демонстрират, че не само имат оптимизъм, но и желание да ускорят работата си, да ускорят усилията си, за да постигнем целите, които сме си поставили. Успоредно с това, отново ще се върна на вчерашните встъпителни думи. Както ни заяви господин Сесилио за една година трябва да вземем тежки решения. Те трябва да бъдат предприети, за да спасим програмата. Но мисля, че далеч по-рано трябва да мислим за това. В рамките на тази година очакваме пълна мобилизация, да бъдат налице нови проекти (алтернативни проекти). Аз се опасявам, че в някои от секторите не разполагаме с такива, които наистина да са готови, но ще направим пълен преглед и ще ги обсъдим с Европейската комисия. Необходимо е да имаме налице алтернативни проекти и същевременно да хвърлим възможно максимални усилия да ускорим проектите, които подготвяме и които са в изпълнение.

Бих искала да благодаря на всички присъстващи за участието и активността в заседанието. Изказвам благодарности на г-н Сесилио, на Европейска инвестиционна



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Банка и на ДЖАСПЪРС. Също така благодаря на бенефициентите за презентациите, считам, че на следващия Комитет за наблюдение ще се отчетат коментарите и препоръките, които бяха дадени. Благодаря на екипа на Управляващия орган за всички усилия, вложени в работата, както на отдела, който организира това мероприятие.

КРАЙ НА ВТОРИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО