



Стенографски протокол!

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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ХІ ЗАСЕДАНИЕ

11– 12 юни 2019 г., гр. Русе

Ден 1 /11 юни 2019 г./

ОТКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ), уважаеми представители на Европейската комисия, уважаеми представители на инициативата ДЖАСПЪРС, уважаеми представители на ЕИБ, уважаеми бенефициенти, уважаеми колеги, дами и господа, имам удоволствието и привилегията за пореден път да Ви приветствам с добре дошли на единадесетото заседание на Комитета за наблюдение. Заседанието се провежда в гр. Русе, благодарение на нашите домакини – Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“.

Имате пред Вас и предварително разпространения дневен ред. Бих искала да Ви информирам, че е налична промяна в дневния ред, която се дължи на провеждането на посещение от страна на премиера на Република България, който ще проследи изпълнението на част от железопътните проекти, финансирани по ОПТТИ, както и на жп отсечка, която се финансира по Механизма за свързване на Европа. Колегите от

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ще представят напредъка на жп проектите утре, а днес на тяхно място ще започнем с Агенция „Пътна инфраструктура“. В днешното заседание ще започнем, както обикновено, с представяне работата на управляващия орган и преглед на напредъка по програмата спрямо предходното заседание, което се проведе в края на м. ноември 2018 г. Ще продължим с преглед на проектите, а преди това ще представим, обсъдим и гласуваме Годишния доклад за изпълнение на оперативната програма за 2018 г. След което ще продължим с представяне на бенефициентите – АПИ и Метрополитен. Утре ще продължим с проектите на НКЖИ, ДППИ и ИАПД и накрая, както винаги ще завършим с резюме на мерките по информация и публичност. Ако имате нещо по дневния ред - допълнение, предложение – той е отворен, можем да включим допълнително някоя точка. Приемам, че дневният ред е приет с разместването на бенефициентите НКЖИ и АПИ.

Бих искала да изкажа своите благодарности на всички присъстващи! Благодаря ви, че успяхте да вземете участие в Комитета за наблюдение на ОПТТИ в гр. Русе!

Преди да започна с точките по дневния ред, ще си позволя няколко встъпителни думи, за да подчертая най-важните и критични моменти по програмата, които се случиха в периода от м. ноември 2018 г. до сега.

През отчетния период усилията на бенефициенти, както и на Управляващия орган основно бяха насочени към верификация и сертификация на всички платени от бенефициентите разходи към края на 2018 г. с цел постигане на индикаторите за изпълнение по приоритетни оси, както и за подготовка на годишния доклад за изпълнение на оперативната програма за 2018 г. В годишния доклад са отчетени данни за постигнатите сертифицирани средства, постигнатите индикатори, които са и база за последващия преглед, анализ и също така за разпределението на резерва по отделните приоритетни оси. Изпълнението на тези индикатори на този етап е един от ясните сигнали за протичащите в програмата процеси и за наличието на проблеми. Както беше отбелязано и на предишния комитет за наблюдение, също така и по време на годишната среща за преглед на оперативната програма, която се проведе в началото на м. февруари 2019 г., съществува сериозен дисбаланс между отделните показатели както на ниво програма, така и между приоритетните оси. Срещу един сравнително добър процент на договаряне, който е 84%, стои двойно по-малък процент на реално сключени договори с изпълнители. Следствието е още по-малък процент на реално платени и сертифицирани разходи. От друга страна, при сравнение между отделните приоритетни оси, респективно между бенефициенти, при договорен близо 100% бюджет, усвояването се различава в

пъти, което много ясно също е демонстрирано и в материала, който ви е раздаден (статуса на програмата), по-скоро в т. 2. Резултат от това е и непостигането на индикаторите по две от приоритетните оси на програмата. Показател, че програмирането, планирането и стратегията в тези две приоритетни оси не са съвсем успешни, което налага и тяхното препрограмиране на база изготвяне на една консервативна оценка на това какво може да бъде изпълнено в рамките на настоящия програмен период до 2023 г.

Не мога да отрека, че се полагат усилия от всички бенефициенти, но в крайна сметка през тези шест месеца не беше постигнато желаното чувствително подобрене в темповете на изпълнение. Имаме още четири години и половина пред нас по този програмен период, за да изпълним важни и сложни транспортни проекти. Вероятно този срок ще се окаже твърде кратък предвид задачите, които стоят пред нас, както и все още нестартиралите и неодобрените проекти. Със сигурност този срок няма да бъде достатъчен за цялостното завършване на два от тях. Това са най-сложните проекти за този програмен период, а именно железопътния проект „Елин Пелин – Костенец“ и АМ „Струма“ – Лот 3.2. Изпълнението на част от тях ще бъде отложено за следващия програмен период, но важното е сега да се проектират вярно и реалистично във времето, за да се използва максимално наличното финансиране и да ги подготвим за цялостното им завършване в следващия период. За тази предизвикателна и отговорна задача разбира се ще разчитаме на широката подкрепа на всички вас и най-вече на Европейската комисия, на ДЖАСПЪРС, както и на всички страни. Това бяха встъпителните думи. Подробно ще бъде представено с презентация за статуса на програмата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СТАТУСА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Започвам с финансовото изпълнение на ниво програма, изпълнение всъщност на бюджета на програмата или безвъзмездната финансова помощ, която включва националното съфинансиране и европейското финансиране. Виждате на следния слайд е представено изпълнението на Оперативната програма по отделни финансови показатели. Също така се наблюдава и процентното им изражение спрямо общия бюджет на безвъзмездната финансова помощ. Предоставената договорена БФП е малко над 83%, всъщност Ви информирах, че е около 84. Сключените договори са близо 49%. Прегледът, който правим, е по-скоро сравнение с предишния период от комитета за наблюдение,

какво е постигнато през тези 6 месеца. По отношение на предоставена безвъзмездна е налично съвсем леко завишение. Нормално, защото не е договорен големият бюджет за АМ „Струма“. Наблюдава се ръст на сключените договори с изпълнители спрямо предишния период, който е 7%. Завишението спрямо изплатени, верифицирани и сертифицирани средства средно е 5,5%. Както споменах, на ниво програма показателите изглеждат добре, сравнително добре, но когато проследим след малко състоянието по отделните приоритетни оси ще видим този дисбаланс и неравномерно изпълнение и покриване на тези показатели към този момент. Този процес не е от днес, ние го докладваме и проследяваме в няколко последователни заседания на комитета за наблюдение.

Както Ви информирах, периодът, който отмина, миналата година, всъщност от средата на годината, беше белязан от усилията възможно най-много средства да бъдат разплатени по действащите проекти и договори, с цел покриване на индикаторите от рамката за изпълнение към края на 2018 г. Този слайд демонстрира какво вече е постигнато. Включването на тези индикатори от рамката за изпълнение е в резултат на подхода, който е наложен за 2014 – 2020, е именно подход, ориентиран към резултати. Отчитането на тези индикатори става чрез годишния доклад за изпълнение на оперативната програма за 2018 г., в който са включени всички тези данни за постигнати сертифицирани средства и постигнати индикатори. Докладът трябва да бъде подаден в Европейската комисия до 28 юни. Точно тези данни са базата за преценка, анализ и на основа, на която после ще бъде разпределен или преразпределен резерва за изпълнение. Както ви информирах, резултатът е следният: по двете приоритетни оси първа и четвърта не са достигнати индикаторите, а по втора и трета е налично пълно изпълнение, дори равняващо се над 200%. Относно Приоритетна ос 1 (жп проекти), сертифицираните разходи от страна на Сертифициращия орган при цел, която трябваше да бъде постигната към края на 2018, платените средства на бенефициентите са в размер на 52 860 000 евро, което представлява малко под 70 %. Другият индикатор е за големите проекти, който също беше заложен в програмата при два големи проекта, които трябваше да са в изпълнение спрямо миналата година, само единият е в изпълнение, независимо че в началото на 2019 г. стартира един от по-малките строителни договори за проекта „Елин Пелин - Костенец“, но към края на 2018 г. това не се случи.

Относно Приоритетна ос 4 (иновации) е налично слабо неизпълнение на индикаторите при цел 7.7 млн. евро сертифицирани разходи, достигната е стойност от 61% - 62%, което съгласно указанията на регламента под 65% от стойността на индикатора се считат за

висока степен на неизпълнение. Неизпълнението на тези етапни цели изисква по-скоро прехвърляне на резерва. Прехвърлянето на резерва за изпълнение към приоритетни оси, които имат по-добро изпълнение. В програмата, както казахме другите две приоритетни оси на този етап се изпълняват добре и предложението на Управляващия орган ще бъде за прехвърляне на двата резерва съответно от приоритетна ос 1 към приоритетна ос 2 и от приоритетна ос 4 към приоритетна ос 3. Виждате, това е резервът за изпълнение, който е 6 % от стойността на съответната приоритетна ос. Това е по отношение на резерва. Предложението ще бъде направено след изпращане на годишния доклад, ще бъде анализирано от Европейската комисия. След това ще бъде включено изменението на оперативната програма. Това е информацията по отношение на индикаторите.

По отношение на сертифицираните средства и правилото „n+3“ няма опасност от загуба на средства, както и спрямо края на 2018 г. При цел 416 млн. евро, сертифицираните към момента вече са 423 млн. евро, което ни дава спокойствие. Но и тук има едно „но“, понеже това е сумарно и по двата фонда – Кохезионен фонд и ЕФРР. Само по КФ не се достига целта, но все още сме в средата на годината. Има още половин година, няма притеснение за изпълнение на правилото „n+3“.

Както споменах, в следващите четири слайда, ще маркирам основните моменти по отделните приоритетни оси. Относно напредъка, постигнат спрямо предишния отчетен период, рисковите събития и съответно какви мерки предлагаме за намаляване на този риск с цел доброто изпълнение от тук нататък на съответните приоритетни оси.

Приоритетна ос 1: Бюджетът на оста е почти договорен и се равнява на 97%. Налични са пет одобрени проекта, пет формуляра за кандидатстване, два големи проекта, два броя малки проекти (за прехвърляне на дейности от предходния програмен период), един проект по техническа помощ. Очакваме да получим още един формуляр за кандидатстване от страна на НКЖИ, който в момента се разработва. Отнася се за подготовка на три големи ж.п. възела – Русе, Варна и Горна Оряховица. Строителството им ще се изпълнява в следващия програмен период. По този начин ще се покрие 100% бюджета откъм договаряне. По тази ос не са налични проблеми с договарянето. Ръстът спрямо предишния отчетен период на сключени договори е само 1 %. Това е обяснимо, защото няма все още сключени договори с изпълнители за големите проекти.

Ръстът на изплатени и съответно сертифицирани средства, които виждате, изплатени са 12.8, което е около 2%. Изпълнението е слабо, като ръстът е благодарение на две отсечки, едната е завършена, другата е в процес на изпълнение. НКЖИ продължава борбата с тръжните процедури по двата големи жп проекта: „Пловдив – Бургас“ и „Елин

Пелин – Костенец“. Въпреки всичко и те не са приключили. В този период се случиха и доста дейности, за които утре бенефициентът НКЖИ ще има възможност да разкаже по-подробно за тях. Ще маркирам по-важните неща. Ситуацията с проекта „Пловдив – Бургас“ е тревожна, както и неговото завършване в рамките на периода. Не са завършили още тръжните процедури за двата големи договора - за проектиране и изграждане на системите за сигнализации и телекомуникация и за строителството на участъка „Оризово – Михайлово“. Първата процедура е в процес на обжалване и след обявен победител процедурата се обжалва. Относно „Оризово – Михайлово“ все още се извършва оценка. Проектът „Елин Пелин – Костенец“ също е в процес на тръжна процедура. В началото на м. февруари беше обявено класирането и по трите позиции за изпълнители на строителството. По трите позиции постъпиха няколко жалби, смятам, че са около десет. Има решение на КЗК, което върна оценката и по трите позиции в началото на оценителния процес. Това решение се обжалва от страна на НКЖИ във ВАС. Вървят дела, които водят към допълнително забавяне на продължителността на тръжните процедури. На този етап е трудно да се съобщи как и кога ще завършат тръжните процедури. На всеки един етап ние заедно обсъждаме и правим прогнози кога ще приключат процедурите, кога ще има даден старт на строителството и др. Към момента наистина се генерира още забавяне за старта на тези договори и това важи за трите позиции. За трите позиции обжалванията са подобни, решенията на контролните органи са сходни.

„Елин Пелин – Костенец“ е най-рисковият проект за тази приоритетна ос, предвид факта, че няма все още строителен договор по нито една от позициите, както и възможността от евентуални бъдещи обжалвания на тръжните процедура. Акумулирано е забавяне. Мярката или предложението, което може да се направи в тази ситуация, е за препрограмиране на приоритетната ос, защото виждате със сигурност двете позиции едно и три излизат и към момента, дори в най-благоприятния случай, извън рамките на програмния период, извън 2023 г. Препрограмирането се изразява в предложение, говорихме го и предишния път. Това беше маркирано, все още имахме надежда, че ще приключат тръжните процедури по-рано. Предложението се изразява в намаляване на обхвата или фазиране на проекта. С интерес ще чуем утре вариантите, които бенефициентът НКЖИ ще представи за изпълнението на проекта до 2023 г. и след това. Намаляването на обхвата ще бъде придружено също с изменението на решението на Европейската комисия за одобрение на голям проект. Изменението на програмата трябва да се случи тази година. Управляващият орган настоява включването на допълнителен,

допълващ или алтернативен проект с голяма проектна готовност. За съжаление е трудно да се идентифицира такъв проект предвид тежката подготовка на всички железопътни проекти. Управляващият орган официално поиска бенефициентът да представи такъв проект. Най-подходящ за допълващ проект следва да бъде участъка Волуяк – Драгоман или по-скоро част от него, от Петърч до Драгоман, който има по-голяма проектна готовност. Независимо, че има много голяма строителна стойност – около 140 млн. евро. За мен е трудно да го идентифицирам като допълващ проект наистина към този момент, защото все още няма сериозна заявка от НКЖИ и ангажираност към този проект, защото все още не е обявена тръжната процедура. Предвид опита, който имаме с железопътните проекти, ако наистина не бъде стартиран съвсем скоро, не можем да го считаме за алтернатива.

Включването на ДЖАСПЪРС на ранен етап в оценка на новите или новия проект (това се отнася и за Агенция „Пътна инфраструктура“ и техните проекти) е изключително важно. Ние сме разговаряли с ДЖАСПЪРС и призоваваме бенефициентите наистина да подготвят и да ангажират ДЖАСПЪРС на ранен етап да започнат проверката и анализа на документите - какво липсва, какво има. В един момент ще се окаже, че ако тези проекти бъдат предложени за включване в програмата, няма да имаме увереността, че могат да бъдат одобрени, ако нямаме и становището на ДЖАСПЪРС.

Приоритетна ос 2: Предоставената БФП е в размер на 65 %. Ресурсът, който не е договорен (35 %) е всъщност бюджетът, който е за АМ „Струма“ лот 3.2. (около 240 млн. евро). Ръстът на сключените договори с изпълнители спрямо предишния отчетен период е цели 17 %, което се дължи на сключените договори за тунел „Железница“. Налични са три подписани договори за строителство и три за проектиране, така че е наличен пълен фронт за работа. На този етап за тунел „Железница“ няма основание да не завърши в този програмен период.

По отношение на изплатените средства ръстът е около 5 %, съответно и на сертифицирани. Виждате изплатени са 31.6%, 22 % сертифицирани, нисък е процентът. Това се дължи на забавяне в подготовката на сертификати и т.н. Отчитането става малко по-бавно, отколкото бихме желали да виждаме. Четири броя са одобрените формуляри за кандидатстване - два броя за големи проекти („Струма“ Лот 3.1, 3.3) и Западна дъга, два броя техническа помощ. Една техническа помощ е оттеглена, която е за подготовка на АМ „Черно море“ и един проект е в подготовка (за АМ „Струма“ Лот 3.2). Силно се надяваме да свърши тази подготовка относно „Струма“ Лот 3.2. В сравнение с предишния комитет за наблюдение, в този шестмесечен период, проектът АМ „Струма“

лот 3.1, 3.3 и тунел „Железница“ много добре се изпълнява. И по трите позиции - информирах Ви за тунел „Железница“, по лот 3.1 също много се активизираха дейностите. Най-важното е, че вече окончателно беше решен проблема с археологическия обект „Зелен дол“ и беше извършено преместване на археологическите структури. Предсрочно завърши половината участък от целия обект, който е с дължина 6.5 км.

Относно АМ Струма Лот 3.3 не е тайна, че строителните работи са завършили. Имаме и разрешение за ползване от края на миналата година от м. декември и е в експлоатация директното трасе. Извършват се финални разплащания, сертификати, чакаме окончателни доклади. Всички дейности следва да привършат в рамките на тази година. Лот 3.2 на АМ Струма е големият проблем на тази приоритетна ос и голямата задача, която стои пред всички нас. През м. февруари бяха отворени офертите и за двата лота. Лот 3.2 е разделен на 3.2.1 и на 3.2.2 (две обособени позиции). В момента се извършва оценка на офертите. Ще разберем на какъв етап е все още и кога евентуално ще приключи, защото аз чувам най-различни срокове до този момент. Мисля, че всички ще се съгласят, че подготовката и завършването на формуляра за кандидатстване е необходимо да приключи. Разбира се с необходимото качество, доколкото е възможно при този сложен и комплексен проект. Заинтересованите страни – така сме се обединили, всички, които участват в този процес на подготовка, от одобряване до изпращане в Европейската комисия страни, около становището, че формулярът за кандидатстване трябва да бъде изпратен до Европейската комисия в края на м. юли – най-късно началото на м. август. За да се демонстрира наистина заинтересованост и да имаме основание от Европейската комисия да изискваме час по-бързо становище за одобрение, за да се даде старт на проекта. Сравнително дългата подготовка, както и сравнително късния старт на тръжните процедури, очакваните потенциални обжалвания след избора на изпълните, всичко това води до индикативни срокове за завършване и на двете позиции след 2023 година. Кое то отново налага отлагане на изпълнението и то на по-голямата част от проекта извън оперативната програма. Очаква се проектиране на този проект до 2023 г. С интерес ще проследим варианта, по който АПИ, съвместно с техния консултант и в координация с ДЖАСПЪРС работят по него и съответно до колко този вариант е реалистичен. Тук е наложително изключително много включването и на алтернативни проекти. Радвам се, че предишната съпротива от страна на АПИ за включването на алтернативни проекти е преодоляна. АПИ разполагат с проекти, които имат висока проектна готовност. Не само проектна, но проекти, участъци, подходящи за включване в

програмата и които са в изпълнение. Към този момент идентифицирани такива са вторият участък от Калотина – София. Това е участъка от Калотина до Храбърско и съответно участъци от Видин до Ружинци – те са три участъка. Вече е въпрос на по-прецизен анализ, на разговори, кой от тези участъци би могъл да бъде включен, тъй като цялото направление е доста скъпо и не е необходимо. Тръжната процедура за Видин – Ружинци е с предварително обявление и предстои нейното стартиране, за целия участък, който е на три лота. ДЖАСПЪРС задължително трябва да се включат в дейността - имат какво да разглеждат, имат документи, още повече, че проектите са и в изпълнение.

Приоритетна ос 3: Предоставеният бюджет е 99.2%. Всъщност всички заявени проекти по тази приоритетна ос са договорени. Тук има шест одобрени формуляра за кандидатстване, два броя големи проекта: това са на метрото етап едно и две, четири броя малки, от които единият е малкия участък за „Джеймс Баучер“ и три формуляра за кандидатстване, които са одобрени вече - това са шестте ж.п. гари на НКЖИ. Всъщност целият бюджет, този който е малко под 100, около 0.8% ще остане в оста в полза на метрото.

Какъв е ръста спрямо предишния Комитет за наблюдение? Благодарение на доброто изпълнение на двата участъка, на двата етапа на метрото, той е висок. Спрямо предишния комитет, разплатените средства са с 10% повече. 14 % е ръстът на сертифицираните разходи. Изплатените средства са в размер на 72%, далеч над 50, а сертифицираните са близо 60, което е много добър показател. Г-н Братоев ще разкаже обстойно за тези проценти, може би са и по-високи. На етап 1 физическото изпълнение е 89 %, на етап две – 57 %. Всеки път казвам, че има недофинансиране на двата етапа на метрото, което възлиза на обща стойност 145 млн. евро. Метрото има капацитет да усвоява средства от други приоритетни оси с тези два проекта.

Както споменах този период беше изключително силен за ж.п. гаровите комплекси. Виждате кои са: Искър, Подуяне, Казичене, Карнобат, Стара Загора и Нова Загора. На 8 април 2019 г. с последния формуляр за кандидатстване за Стара Загора и Нова Загора, всичко е договорено по гарите. Осигурено е финансиране за шестте гари с общ бюджет 14.4 млн. евро. Това е БФП. Също има напредък в тръжните процедури, както и в изпълнението. В изпълнение са гара Карнобат, Искър и Подуяне. Другите три гари са в тръжни процедури все още. Казичане се обжалва. Стара Загора и Нова Загора са в процес на разглеждане на офертите. Очаквано завършване на ж.п. гарите е през 2022 г. Силно се надявам да не се повтори ситуацията от предишния програмен период по отношение на гаровите комплекси. Ако си спомняте добре, при осигурено финансиране за всички ж.п.

гари, всичко вървеше прекрасно и накрая не стигна периода, за да се завършват в рамките на допустимост и да се усвоят заделените средства, предназначени за гарите. Нямахме възможност да реагираме за прехвърляне, защото до последния момент се заявяваше, че те ще завършат. Касаеше се за няколко месеца, но така или иначе не завършиха. Надявам се този път да имаме яснота какво се случва и да има по-сериозно изпълнение при тези много успешни и полезни проекти.

Приоритетна ос 4: Изпълнението ѝ продължава да бъде незадоволително. Неслучайно и индикаторите не бяха постигнати по тази приоритетна ос, те са най-ниски – 62 %. Все пак има известен ръст спрямо предишния период. Степента на договаряне е нараснала с 5 %, сключените договори с изпълнители – 9 %, а платените и сертифицирани средства – само с 3 %. Всъщност за постигането на този индикатор в този период има заслуга само ДППИ и то с един единствен проект, който е за системите за превенция на риска и повишаване на сигурността в морските пристанища. И допълнителен принос за достигането на 62 % има и проекта на ИАППД, фаза две от предишния програмен период (системите за навигация). Общо взето от това се формира достигането на индикатора. Добре, че и ДППИ се включиха наистина с тези системи за превенция на риска. Техният проект е завършил.

Тук е обобщено по бенефициенти какво е състоянието с формулярите за кандидатстване и етапа на изпълнение на проектите. НКЖИ има един одобрен формуляр за кандидатстване, той е одобрен преди една година. Това е системата за управление на влаковата работа и един в подготовка – това е за ETCS (European Train Control System – Европейска система за контрол на влаковете) за Русе - Каспичан, който е в напреднал етап на подготовка и се очаква неговото подаване всеки момент. Процедурата за проектиране и внедряване вече е обявена в началото на месец юни. Сроктът на подаване на оферти е м. август. Това са всичките проекти на НКЖИ по ос 4, които ще бъдат в тази приоритетна ос от тук нататък, не очакваме нови проекти.

Относно проектите на Агенция „Пътна инфраструктура“ по ос 4 – наличен е един одобрен формуляр за кандидатстване, за интелигентната транспортна система на „Тракия“, която е все още в тръжна процедура. В ход е оценка на офертите.

ДППИ е рекордър по приоритетна ос 4 и са доста продуктивни. Три броя одобрени формуляри за кандидатстване, както казах и проекта, който е изпълнен, физическото изпълнение на системите за превенция на риска в морските пристанища. VTMISS 4 най-после и той е одобрен. Налична е и една техническа помощ за приемни съоръжения в пристанищата. Два броя са в подготовка, това е проектът за приемните пристанищни

съоръжения и за Port Community systems – система за електронен обмен на информация в българските пристанища. Те са в напреднал етап на подготовка.

ИАППД има два броя одобрени формуляри за кандидатстване по ос 4. Единият проект е фаза 2 на системите за навигация – той е приключил и за доставка на драгажна техника. За доставката на драгажна техника е стартирана тръжна процедура, която е прекратена. Ще разберем от ИАППД по какви причини. Започваме отново тръжна процедура. Разделен е на две позиции. Не искам пак да наблягам колко важен е този проект, колко важна е тази процедура. Беше важно да започне навреме този проект, да приключи и да се достави драгажната техника. Процедурата ще се забави според мен около 5-6 месеца докато стартира проекта.

Изпълнителната агенция „Морска администрация“, също са бенефициент по програмата, участват с два броя проекти по ос 4 – един за техническата помощ и един за истинския проект, който е система за спасяване в морските пристанища. Има подписан договор и се изпълнява техническата помощ, подаден е и формуляр за кандидатстване.

Рисковете са ясни. Бавните темпове също водят до цялостно преформулиране и преразглеждане на тази ос като цяло. Само искам да кажа, че предложението на Управляващия орган за прехвърляне на резерва от четвърта към трета ос ще стане от област на интервенция „интелигентни транспортни системи“. Поради това, че там проектите се изпълняват с много по-бавни темпове от всички бенефициенти.

Представям Ви два слайда, които касаят и хоризонтални въпроси – с основните причини за забавяне на старта и съответно изпълнението на нашите проекти. Това са обжалванията на обществените поръчки и процедурата за отчуждение и т.нар. екологични оценки. Ние като управляващ орган и в рамките на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, участваме в този процес за подобряване и представяне на различни предложения в областта на законодателството, свързано с тези основни области, където имаме проблеми. Направени бяха изменения, знаете и миналия път го споменахме в ЗОП, които са в сила от средата на 2018 г. Най-вече тези промени, които касаят нас и проблемите, които имахме – най-вече НКЖИ, поради които се забавиха техните процедури още на етап тръжна документация. Въведоха се две промени, които да преодолеят необосновано обжалване срещу действия или бездействие на възложителя. С направените промени се въведе отговорност за вреди, причинени при злоупотреби с право на обжалване и също така се въведе задължение заинтересованите страни, при подаване на жалба, да обосноват и докажат статута си на такива. Всичко това е срещу неоправдано и недобросъвестно обжалване от страна на

потенциалните оференти. Постарахме се да направим едно проучване доколко на този етап има някакъв ефект от тези промени. Но изминалият срок е кратък и резултатите са разнопосочни. НКЖИ има една жалба срещу действие или бездействие, което е добре.

При АПИ ситуацията е обратна. Те имат двойно повече жалби след въвеждането на тези промени. При метрото бяха завършили тръжните процедури. ДППИ и АППД нямат проведени процедури или жалби по такива. Тези промени се направиха с цел да се облекчи процеса и работата на възложителите. Но не се оказа съвсем достатъчно.

Друга промяна, която се инициира и която според мен е доста важна, касае промени в Закона за държавната собственост. С промяната се въвежда предварителното отчуждение на имоти за обекти с национално значение, каквито са нашите големи проекти. Разбира се и при наличие на някои условия, които не са толкова трудни да бъдат покрити. По този начин се цели ускоряване на получаване на разрешение за строителство. Предложеният текст беше оспорван и е възможно да не бъде приет. Преди 10 години се действаше точно по този начин, давайки право на предварително изпълнение.

Като хоризонтален въпрос в този период е работата с ИСУН. Направиха много подобрения, много се наблегна на отчитане на индикаторите и тяхното отчитане най-вече и в ИСУН. Проведоха се много обучения. Използвам случая да благодаря на колегите от ЦКЗ за системната помощ, която ни оказват при работата с ИСУН. Винаги, когато имаме проблем, те го разрешават. Обръщам внимание също на бенефициентите да бъдат малко по-сериозни, мисля че и предишния път го направих, по-сериозно за работата си с ИСУН. Всичко е разписано в процедурния наръчник (качването в ИСУН, срока за качване на тръжни документации, в кои полета да се качат, какво да се качи, в какъв обхват). В противен случай не съществуват тези документи и това допълнително забавя целия ни процес. Използвам случая да се похваля, че вече сме преминали изцяло на електронна верификация по проектите, защото до сега процесът на верификация не беше изцяло през ИСУН.

Тук има една демонстрация на нередностите и финансовите корекции. Стойностите са внушителни, но вече свикнахме, че това е част от цялата ни работа. Към този момент има 41 броя установени нередности, но стойността е доста внушителна – 38 млн. от общо регистрираните сигнали за нередност 63. Виждате, че основно се дължат на нарушения на законодателството в областта на обществените поръчки, 5 % недостатъчна одитна следа и 2 % други.

Тук е налично разпределение по бенефициенти. При Метрополитен има най-малко финансови корекции, независимо, че там е обхванат целия бюджет, защото всички договори са проверени, защото са в изпълнение. Тук е всъщност само БФП, не цялата стойност на проектите. При 786 млн. лева БФП, която е предоставена на „Метрополитен“, от проверени 11 договора, 4 са с нередности, на обща стойност финансова корекция 3.4 млн. лв. При АПИ е голям процентът. От 17 проверени договора, 14 са с наложени финансови корекции, съответно и стойността е вече голяма – 26 млн., защото са проверени големи договори. При НКЖИ положението е същото - от 47 бр. проверени договори (повечето от тях са с малка стойност), 16 са с финансови корекции. Все още е малка стойността – 5.2 млн. При АППД от два договора и двата са с корекции. При ДППИ ситуацията е подобна.

За Ваша информация уточнявам, че от 14 май 2019 г. Европейската комисия излезе с нови насоки за налагане на финансови корекции в резултат на нередности, свързани с провеждането на обществените поръчки за проекти с европейско финансиране.

В процес на анализ сме. Служибите на ЕК вече ползват насоките. Одитния орган също разглежда насоките. Очаква се методиката за финансови корекции на национално ниво до 2-3 месеца да бъде завършена и да влезе в сила. В този преходен период ние сега коментираме как да действваме и какво да правим, защото ще бъдем оценявани по новата методика, а нямаме правното основание да я прилагаме все още. Така че има въведени нови нередности, които да се съблюдават. Общо взето най-ниският процент финансова корекция се очертава да е на стойност към 25 %. И сегашната методика позволява налагане на 25%, но има възможност и за отстъпки и налагане на 5, 10%.

В същото време съдът ще прилага съществуващата методика и пак ще настане един смут при налагането на финансови корекции в обществените поръчки.

И накрая ще завърши с новата оперативна програма, която ще се казва „Транспортна свързаност“ и е за периода 2021 – 2027 г. За сега няма да ви разказвам за нея, понеже от тук нататък все повече ще говорим за подготовката, за проектите, приоритетите. Подготовката е започнала, не само ние като оперативна, но и на национално ниво. Имаме основание вече да сформираме и работна група за подготовка на новата програма. В нея със сигурност по-голяма част от вас ще участват (организациите, които представлявате). Разчитаме естествено на експертизата и да обсъдим какви да бъдат проектите, да бъдат включени в програмата. Налични са вече документи, ПМС за разработване на стратегическите документи на Република България за новия програмен период, има РМС за индикативното финансово разпределение на бюджета между оперативните програми.

И има РМС за изпълнение на хоризонталните и тематични условия. Тоест условия за стартиране на програмата (enabling conditions), за които разчитаме наистина на помощта на ДЖАСПЪРС.

Това беше презентацията за напредъка на оперативната програма за изминалите шест месеца. Преди да минем на следващата точка, имате думата за въпроси, коментари. Като пояснявам, че после ще чуем много по-детайлни презентации от бенефициентите на оперативната програма, където със сигурност ще има отговор на някои от въпросите.

Благодаря Ви за вниманието! Бях доста изчерпателна с представената информация. Имате думата за въпроси и коментари.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ) [превод]:

Благодаря Галина за изчерпателната презентация за статуса на изпълнение на оперативната програма. Бих желал да приветствам всички членове на комитета. За мен е удоволствие да бъдат на това XI заседание, на 11 юни и то най-вече в Русе, на една от най-старите и дълги транспортни инфраструктури в Европа – р. Дунав, която не е изградена от фондовете на ЕС. Когато говорим за транспортна инфраструктура, следва да мислим отвъд железопътния и пътният транспорт, и да погледнем към водните пътища. И в частност към р. Дунав, като главен воден път на Европа и да видим как най-добре да ги използваме. Не само като граница, която свързва граници и икономики през Европа, както е било. Следва да имаме предвид, че има и слабости, които да вземем под внимание. Например днес докато пътувахме от София някой в колата каза, че по време на Римската империя на територията на България и Румъния е имало повече връзки отколкото днес. И с оглед на това не може да кажем, че сме постигнали особен напредък. По отношение изпълнението, може би ви е известно, че ако имаше резерв, едва ли щеше да се използва по тази приоритетна ос. И според мен това следва да се промени. Това е и целта на фондовете, с които разполагате – да се премахнат бариерите и да има по-добра свързаност на нашите територии и икономики. За в бъдеще вече няма да говорим за инфраструктура, а за свързаност. Това може би ще вдъхнови вашите размишления за предстоящите инвестиции за транспортна свързаност за програмен период 2021-2027.

Когато става въпрос за състоянието и напредъка на оперативната програма бих казал, че като погледнем широката картина, ситуацията не е драматична, но истината разбира се е винаги в детайлите. По показателя предоставена помощ дори е над средното ниво за ЕС, но когато става въпрос за сертифициране на разходи – случаят вече не е такъв и сте под средното ниво за ЕС. Така че, със сигурност има необходимост да преодолеете тази

пропаст между избора на проекти, респ. договарянето и сертифицирането на разходите. При рамката за изпълнение имаме всъщност две приоритетни оси с изпълнени индикатори и две с неизпълнени. За щастие едната е по КФ, а другата по ЕФРР, защото в противен случай, щяхме да имаме проблем. Това не означава, че сега нямаме такъв. Но всъщност двете приоритетни оси с неизпълнение в допълнение са с индикатори, които са постигнати под 65% от целевите стойности, което се счита за сериозно неизпълнение. Сериозно неизпълнение, което дава право на ЕК, ако прецени за уместно, да инициира процедура за спиране на плащанията по споменатите приоритетни оси. Какво трябва да направите, за да ни уверите, че не е уместно и правилно да спрем плащанията – следва да видим, че са предприети реално сериозни мерки от държавата членка за преодоляване на това съществено неизпълнение и че напредъкът след 1 януари 2019 г., защото крайната дата за оценка на изпълнението беше 31 декември 2018 г., или изпълнението междуременно се е подобрило сериозно. И всъщност може да се аргументирате, че е въпрос за избор на времеви момент и всъщност понастоящем ситуацията е по-добра или трябва да предприемете друг тип мерки и проблемът е, че всъщност, когато погледнем двете приоритетни оси и Вашата презентация, разбира се – ще имаме и по-подробни презентации за някои от проектите по-късно, но аз не виждам рязка промяна, която да е настъпила междуременно, а именно през 2019 г. и не виждам перспективи дори краткосрочно или дори до края на програмния период – това да може значително да се подобри. Между другото, имайте предвид, че когато става въпрос за индикаторите по рамката за изпълнение за 2018 г., ЕК разполага с правомощия да прецени, след анализ на ситуацията, относно спирането на плащанията. През 2023 г. повече няма да говорим за спиране на плащанията, защото няма смисъл от такова действие в края. Тогава говорим за нетни финансови корекции при непостигане на целите. Затова наистина ще имаме нужда и ви препоръчвам в годишния доклад за изпълнението, отнасящ се за 2018 г., когато реферирате към рамката за изпълнение - да посочите действително по отношение на непостигнатите индикатори, какви мерки са били предприети и се предприемат, какъв е напредъкът, какъв е очакваният напредък в близко бъдеще и ако всичко това не е достатъчно – какви мерки, по-радикални мерки, възнамерявате да предприемете в близко бъдеще. И това всъщност може също да бъде взето под внимание, а именно всякакви мерки, които могат да имат отражение при изменение на оперативната програма, при включването евентуално на алтернативни проекти, на което се позовахте по-рано. Имайте предвид, че включването на алтернативни проекти в оперативната програма може да задейства ревизия на началната оценка за въздействието върху околната среда

на оперативната програма. Когато става въпрос отново за предложението ви за прехвърляне на резерва за изпълнение, всъщност не разполагаме с много опции, както вече отбелязах, защото имаме една приоритетна ос с изпълнение и една – с неизпълнение при КФ и аналогичната ситуация при ЕФРР. А както ви е известно, средствата не могат да се прехвърлят от един фонд в друг. Въпросното прехвърляне на средства означава нещо, което няма да може лесно да се приеме като резултат. То отива в противоречие с наскоро публикувания доклад със специфични препоръки за държавата, предложен на Съвета. Налице е специфичен доклад за държавата, който препоръчва на България да инвестира именно в транспорт и по-точно използваният термин не е „именно“, мога да ви кажа точната дума, която не е „именно“, а „по-специално“ по отношение на устойчивост. И когато прехвърлим финансов ресурс от железопътния към пътния сектор, трудно можем да окачествим такъв ход като инвестиране в устойчиви форми на транспорт. Вярно е, както отбелязах по-рано, че сме зависими от източниците на финансиране, защото не можем да прехвърляме средствата между КФ и ЕФРР. Но КФ не се изчерпва само с тази оперативна програма. Затова бъдете подготвени за, нека ги наречем, по-слабо ентузиазирани реакции към подобно предложение. Имайте готовност и за оспорване, защото в допълнение, когато погледнем приемащата приоритетна ос – тя също не е блестяща. Именно, когато става въпрос за завършването на АМ „Струма“ и нейния Лот 3.2, ние силно приветстваме, че очевидно понастоящем рисковете, които виждахме за тунел „Железница“, винаги изпитвам затруднения при произнасянето на името, за което се извинявам, сега изглежда, че нещата са наред и изглежда, че тунелът ще може да бъде завършен до края на програмния период.

По отношение на проекта „Елин Пелин - Костенец“ по Приоритетна ос 1 и потенциалната необходимост от изменение на голям проект, само искам да ви информирам, че не съществува специфична процедура за изменение на голям проект. По принцип, процедурата ще бъде в основни линии същата като при първоначалното му подаване. Така че, ще трябва да подадете искане за изменение с всичките ви аргументи и промени и тогава ЕК ще анализира всичко според индивидуалната конкретика. Да кажем, че при такива случаи няма правила за следване, а когато приемаме или отхвърляме - разглеждаме всеки индивидуален случай според неговите предимства. Както знаете, въпросът за прехода между този и следващия програмен период все още не е уреден. Все още нямаме законодателна рамка за следващия програмен период. Има предложение на ЕК, представено пред Съвета и Европейския парламент, предвиждащо възможност за финансово фазиране на проекти и липса на бъдеща възможност за така да го наречем

физическо разделяне на проектите, а само финансово – по-опростеното. Но както казвам за момента все още нямаме регламент. Доколкото ми е известно, за момента няма възражение към този член на регламента, но винаги може да бъде модифициран от законодателите. Никога не се знае. Но засега нямаме регламент, нямаме бюджет и нямаме национални инструменти – да ги наречем оперативни програми, за да фазираме проекти. Затова, на този етап, това, с което разполагаме е период за допустимост на разходите до 31 декември 2023 г. и когато държавите членки представят големи проекти, надхвърлящи тази дата, трябва да се ангажират със завършването им и превръщането им във функциониращи до определен срок и разбира се да осигурят необходимите средства за завършването им. И когато става въпрос за необходимите средства, нищо не ви ограничава да изразите намерението или волята си да осъществите даден проект, да кажем фазираната част, със съфинансиране от бъдещите оперативни програми. Но това може да бъде само вариант или възможност. В противен случай, те могат да бъдат финансирани със средства от националния бюджет, заеми или други финансови инструменти, осигурени от местни търговски банки или международни финансови институции. Да кажем, че съществува възможност да представите проект сега, който надхвърля 2023 г., то разбира се ние е необходимо да знаем от финансова гледна точка каква е сумата, която оценявате като допустима до края на програмния период и само и единствено по тази сума ЕК ще вземе решение. Разбира се, ние ще разгледаме проекта в неговата цялост, в т.ч. компонента, надхвърлящ 2023 г., изискващ, както отбелязах, твърд ангажимент на държавата членка да завърши проекта и да обезпечи финансирането му. Когато става въпрос за Приоритетна ос 4, ние наистина съжаляваме, че е малка ос, но е важна, защото е фокусирана върху елементи, които са от изключително значение и по които България не се представя добре, когато става въпрос за сигурност и безопасност на транспортните системи. И това със сигурност не се възприема много добре, защото още веднъж от една страна приоритетната ос не е изпълнила индикаторите и ще загуби част от средствата и в допълнение – налице са важни закъснения и вероятност за непълно усвояване на общата налична сума, която е изложена на риск.

И накрая искам да обърна внимание на два други момента по отношение на нередностите. Силно обезпокоителна е високата честота на грешките. Нямам предвид единствено величината на нередностите, а високата им честота. Всички бенефициенти са над възприетата в одитните понятия приемлива честота на грешката. Всички! И съжалявам, но това не са новобранци в областта на Кохезионната политика или по отношение на регламентите за ЕСИФ или пък междувпрочем и по отношение на

обществените поръчки, ако отидем още по-нататък. Така че, понякога можем да проявим разбиране до определена степен, когато неправителствена организация, която трябва да изготви проект не е свикнала с изпълнението на договори по обществени поръчки, но съжалявам много – този тип институции? Затова смятам, че когато ще обсъждаме бъдещето и тук правя връзка с последната от моите бележки към настоящия момент, ако погледнете приложението към доклада за държавата по линия на Европейския семестър, който ЕК публикува през месец февруари и беше представен в София на 28 и 29 март и по-специално на 29 март представихме приложението, което съдържа приоритетите, които ЕК възприема като онези, в които следва да съсредоточим средствата в следващия програмен период. Същото това приложение изисква от България да представи пътна карта за повишаване на административния капацитет. И когато насоча вниманието си към капацитета на тези институции да провеждат обществени поръчки – аз съм обезпокоен. За това, със сигурност бих желал да разбера дали същите институции ще бъдат включени в бъдеще като бенефициенти на средства и каква пътна карта ще следват, за да повишат административния си капацитет и да намалят нивото на нередности както по отношение на обема, така и на честотата на грешките. Това е нещо, на което също ще трябва да обърнете внимание, а не само на приоритетите, защото приложението, което всъщност е мандатът, който ЕК предостави на службите си за стартиране на неофициални дискусии с държавите членки, изисква действително широка пътна карта по отношение на административния капацитет, защото са налице идентифицирани слабости в страната, но когато погледнем задълбочено, въпросът за капацитета се отнася не само за управляващите органи и междинните звена, но се простира и до нивото на бенефициентите. Бяхме свикнали да казваме, че наблюдаваме липса на капацитет или нисък капацитет, когато става въпрос за общини, за местното ниво, защото не са добре осигурени, отчитайки техния размер и капацитет. Тук не говорим обаче за малки общини, а говорим за важни държавни структури или важни компании, управляващи стотици милиони евро от вашите фондове. Поради тази причина съществува необходимост от подобрене. И за да завършим темата за подготовката за бъдещето, както отбелязах, ние представихме доклада за държавата през месец март. Изискахме от държавите членки да представят пътна карта за намеренията си по отношение подготовката и представянето на споразумение за партньорство и оперативните програми, които очакваме да получим до края на този месец – до 30 юни. Не чакаме само това, а в случая на България всъщност отправихме и покана до Централното координационно звено в Министерски съвет да проведем първа неформална среща в

Брюксел, на 26 юни 2019 г. Няма да навлизаме в материята на преговорите, но целта на тази среща всъщност, а тя няма да бъде само с Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“, но и с участието на всички генерални дирекции, участващи в споделеното управление на средства, в т.ч. Генерална дирекция „Морско дело и рибарство“, Генерална дирекция „Земеделие и развитие на селските райони“, Генерална дирекция „Заетост, социални въпроси и приобщаване“ и Генерална дирекция „Миграция и убежище“, която управлява фондовете за миграция и сигурност, които попадат в обхвата на Регламента за общоприложимите разпоредби. Идеята е да обсъдим с българските власти дали сме подготвени, така да го наречем нашата обща пътна карта – на първо място до края на годината, за това как ще подготвим срещите си. Какви са основните въпроси, с наличие на риск, които могат да произтекат от тези двустранни дискусии, а именно, например по отношение на отключващите условия – докъде сте със собствената си самооценка. Виждате ли някакви конкретни затруднения? Какви са очакванията ви за потенциалното им постигане и затрудненията, които могат да се появят. Знаем, че българските власти вече са стартирали вътрешно солиден обем от работа по отношение на анализи, сформирани на работните групи за подготовка на бъдещите оперативни програми. Също така, да вземем някои индикативни решения относно потенциални програми и разпределение на средства, разбира се имайки предвид, че крайният резултат при всяко положение ще зависи на първо място от наличието на Многогодишна финансова рамка, каквато все още няма. Не трябва да забравяме това и на следващо място разбира се споразумение между Комисията и българските власти относно приоритетите, програмите и сумите. Но това ще бъде обект на предстоящите дискусии, които както вече отбелязах, възнамеряваме да стартираме по-сериозно след летните отпуски и които ще подготвим с българските власти преди края на месец юни. Извинете за по-дългото изложение, но исках да покрия целия спектър от въпроси и ще ви спестя друго дълго изказване по време на заседанието. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря на г-н Сесилио! Винаги ни казва какви проблеми имаме, на какво трябва да се наблегне и какво ни очаква. Когато говорих за предложение за прехвърляне на средства между приоритетни оси, предложение за намаляване обхвата на проекти, за алтернативни предложения и т.н. може да Ви е прозвучало много просто и елементарно, но това е сложен процес. Тази задача стои пред оперативната програма в момента. Очаква ни наистина една много сериозна промяна на програмата, която ще предопредели нейното изпълнение и обхват. Това е процес, в който трябва да се съобразят

първоначалните приоритети, да се търси начин да не се наруши баланса между отделните видове транспорт. И също така да имаме увереност, че бюджетът ще бъде усвоен и ще бъдат изпълнени индикаторите. След съответните консултации с Европейската комисия всички тези промени на програмата ще бъдат представени на КН. Подобни въпроси имаше от представител на Националното сдружение на общините в Република България. Ще го видим по съгласувателната таблица с коментарите по документите за заседанието на КН. Това ще бъде представено и обсъдено пред всички членове на Комитета за наблюдение. Измението на програмата много зависи от бенефициентите, тяхната готовност, доколко техните варианти са подготвени и са реалистични. Ако се налага, ще свикаме извънреден Комитет за наблюдение или ще бъде представено на следващия Комитет за наблюдение. При всички положения тази година ОПТТИ трябва да бъде изменена. Към момента всички се убедихме, че нещата не могат да останат в това състояние. Необходимо е да се вземат съответните мерки.

Също важи и за предложението за реалокация на резерва за изпълнение. Това също няма да е лесно. Но може би е добре, че програмата е двуфондова. Но е необходимо добра обосновка за това. Фактът, че не се постигат някои индикатори, не е причина за прехвърляне на средства към други оси. По-важния аспект, на който наблегна г-н Сесилио, е какво правим от тук нататък? Каква е програмата, какви мерки ще се предприемат в кратки срокове, за да може наистина да се регулират процесите.

Всичко това ни предстои. Както казах, ще бъде представено и гласувано от Вас. Имате ли други въпроси?

Г-Н КАМЕН ВЕСЕЛИНОВ (БАН):

На предходното заседание зададох въпроси, благодаря за предоставените материали и за презентацията. Въпросът, който зададох предходния път, всъщност си остава открит. Ние само отлагаме нещата. Ние сме част от Комитета за наблюдение и наблюдаваме. Но е необходимо и някой да управлява и да действа. Аз отбелязах и миналия път, ние отчитаме от доста време, че средствата не се усвояват особено по две от осите. Особено тази с железопътната инфраструктура. Обикновено гледаме колко пари са предоставени, какви ресурси, верифицирани и сертифицирани разходи. Аз обръщам внимание на сключените договори, защото след като се сключат договорите, започва прякото изпълнение. Средствата започват да се използват фактически. Наблюдавайки преди една година сключените договори, по първа ос са били за 134 млн., а сега са 141 млн., 7 млн. е разликата, представлява под половин процент. Реално нищо не се е променило. Относно сключените с изпълнители договори, пред мен е отчета от преди една година от

месец май и сегашния. Миналата година са отчетени сключени договори 134 млн., сега са 141 млн.

Явно няма никакво движение. Това показва, че НКЖИ очевидно няма капацитет да се справи със задачите. Обърнах внимание на това още преди една година. Отлагаме решението. Още тогава казах, че рисковете няма. Има сигурност, че няма да изпълнят задачата. Това не е риск. Просто е сигурно, че няма да постигнат резултата. Сега и вие споменавате в отчета и в презентацията, че ще трябва да се направи препрограмиране. Моят въпрос отива в тази посока – тепърва ли ще започваме да мислим за това какво можем да направим? Защото остана една година за сключване на договори. Нали за изпълнението има още някакво време. Има ли някакви набелязани мерки, ако не при управляващия орган, то при бенефициентите. Притеснява ме факта, че всъщност не се вижда, че ще изпълним нещо. Това е типично българския подход – искаме пари, а после не можем да ги усвоим. Тук висят 1300 млн. в железниците, България не ги усвоява. Те са дадени, а ние не знаем какво да правим с тях. И затова пак моя въпрос - има ли някакви конкретни виждания как ще се изчистят тези въпроси или да не искаме следващия път толкова пари, след като не можем да се справим с тях. Има ли основание за някакъв обоснован оптимизъм или по-скоро песимизъм и какви стъпки смятаме да предприемем.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря за изказването и за констатацията. Ръстът на сключени договори по тази приоритетна ос спрямо преди шест месеца е 1 %. Да, защото трите големи договора за строителните позиции не са подписани. Други два - за Пловдив – Бургас, и сигнализацията и Оризово – Михайлово също. Това са петте големи договори, при които за съжаление тръжните процедури не са завършили. Има варианти, ако до края на тази година, в началото на следващата със сигурност позиция 2 да завърши в рамките на 2023 година, а за другите, както казах позиция 1 и 3 на Елин Пелин – Костенец със сигурност не могат да завършат в допустимия срок или по-голямата част от тях. Подготвят се варианти. НКЖИ е направила много атрактивна презентация, утре ще представи доколкото знам три варианта: най-оптимистичен, леко песимистичен или най-песимистичен или консервативен вариант на изпълнение. Към този момент докато няма приключили тръжни процедури, не са приключили обжалванията, ние не можем да кажем. Истината е, че този проект е в действие. Това е най-подготвеният проект, защото е в тръжна процедура и да се надяваме, че е към финала. Но като цяло не може да се завърши проекта. От друга страна знаете, че за жп остта имаме наддоговаряне около 240 млн. евро. Дори и проектът да беше в изпълнение, за завършването му нямаше да има

достатъчно средства. Трябваше да се търсят допълнителни финансови средства, да се гарантират от националния бюджет. Има опасност от загуба на средства, но на този етап наличният бюджет би могъл да бъде усвоен, ако тръжните процедури завършат скоро и в началото на следващата година имаме изпълнители. Разбира се това е сложен проект и не може да се очаква изпълнението да върви гладко. Също така в момента се провеждат отчуждения, съгласуват ПУП-ове и т.н. Времето за провеждане на тръжните процедури се използва за подготовката на самото строителство. Когато договорите вече бъдат подписани, изпълнителите да имат и разрешение да строят. Тук няма всъщност проектиране. Аз ще дам думата на НКЖИ. Има възможност проектът да бъде изпълнен. Целта на алтернативните проекти е да бъдат включени, ако има проблеми с изпълнението на основните проекти или ако някой от лотовете се забави. Това е проект, който така или иначе е приоритетен и ще се изпълни дали през програмата или с други средства. Но към този момент можем да правим прогнози. И това ще бъде отразено и съответно към края на годината мисля, че ще имаме по-голяма яснота и ще бъде отразено в изменението на самия проект. Неговия обхват. Защото пак казвам, за изпълнението на цялостния проект няма достатъчно бюджет в оперативната програма. Същата ситуация е и с АМ „Струма“. Дори да вървеше идеално, нямаше да можем да ги реализираме през програмата.

Думата бе дадена на НКЖИ.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Благодаря за въпроса! Ще отговоря само на последния Ви Въпрос, защото г-жа Василева отговори на всички предишни. По отношение на въпроса има ли оптимизъм? Смятам, че има. Доста голяма доза оптимизъм в сравнение с миналата година, което се дължи на факта, че просто няма вече кой и за какво да обжалва. Ние изчерпахме всички възможни инстанции, опити и законови възможности за обжалване. От тръжни процедури, през КЗК, през Административен съд, Върховен съд. Всичко, което можеше да се обжалва, на всички инстанции, вече се обжалва. Просто няма кой за какво повече да обжалва. Изчерпани са всички възможности. Делата са насрочени пред ВАС за началото на м. юли. До края на юли ние ще бъдем наясно окончателно и безвъзвратно какво е решил съда и ще имаме точна дата за началото на строителството. Наистина в момента говорим с прогнози за независещи от нас неща. Второто, което е основание за оптимизма е, че както видяхте от презентацията на г-жа Василева, в нормативната уредба се направиха от страна на правителството доста значителни промени, свързани именно с проблемите, които водеха до закъснение на проектите. Едната от промените бе в ЗОП, по отношение на обжалването на процедурите. Другите промени са в ЗУТ и Закона за държавната

собственост, които закони в предишния вариант стопираха получаването на разрешителните за строеж през ПУП-ове, отчуждение и т.н. След като тези две непреодолими бариери към момента вече са преодоленни, мисля че ние може да стартираме сега с един добър спринт. Разбира се няма да може да наваксаме всичко, което сме пропуснали в рамките на това закъснение на проектите, но мисля, че в една голяма степен няма да има проблеми да усвоим средствата, които са планирани.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Да, затова разчитаме на алтернативен проект. Ще чуем кой е той и каква е готовността му. Без алтернативни проекти е ясно, че ние не можем да усвоим бюджета. Ситуацията е такава, че всъщност едновременно имаме недостиг за бюджет, защото проектите са с по-голям бюджет от наличните средства в оста, а от друга страна и наличния бюджет трудно можем да го усвоим, поне на този етап. Затова настояваме за включване на един по-малък проект, който наистина да стартира. Поне да бъде обявена тръжна процедура. Без оптимизъм няма как да работим, но така или иначе ще решим кой вариант за промяна на този проект (за „Елин Пелин – Костенец“) ще бъде включен в изменението на програмата. Както каза г-н Сесилио, ние трябва да подадем също и ревизиран формуляр за кандидатстване, което ни успокои, че процедурата не е толкова сложна. Очевидно той излиза извън 2023 г. и за двете позиции. Позиция 1 със сигурност и тя няма шанс да завърши в програмния период. А решението на ЕК за проекта и финансирането е за този програмен период.

Разчитаме много на проекта Пловдив – Бургас, че всичко ще се изпълни. Всички договори ще бъдат подписани. Той също е сложен, дълъг, със страшно много договори, много позиции, много мерки. Възможно е голяма част от проекта да бъде завършена до 2023 г. Това е ситуацията и за съжаление Комитета за наблюдение трудно може да направи нещо по въпроса, освен да констатира процентите. Трябва да преминат някои процеси.

Не бяха отправени други въпроси или коментари.

ОБСЪЖДАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА ГОДИШНИЯ ДОКЛАД ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ ЗА 2018

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Следващата ни точка е представяне на годишния доклад за изпълнение и съответно неговото гласуване от КН. Докладът не се различава от предишните формати, с които сте запознати. Докладът Ви беше изпратен. Умишлено не променяме съдържанието и подредбата. В него са включени ключови събития, които са се случили през годината, проблеми, какви стъпки са предприемат, рискове, финансови данни, констатации, въобще всичко, каквото се е случило. Акцент се дава на изпълнението на големите проекти и проблемите при тяхното изпълнение. Представени са и хоризонтални въпроси, свързани с приноса на ОПТТИ за постигане на целите на стратегията на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. Действия за насърчаване на устойчиво развитие. Равенство между полове, недискриминацията, ролята на партньорите и т.н. Този път докладът е малко по-разширен. И както казах важна част са резултатите за постигане на индикаторите към края на 2018 г. И доклада трябва след приемането му днес, евентуално гласуване и приемане, да го изпратим до края на месеца в Европейската комисия. През системата SFC (система на ЕК за електронен обмен на данни и документи по оперативните програми). Благодаря ви за коментарите и въпросите, които получихме по годишния доклад и ифнорамцията за статуса на програмата. Раздадена Ви е табличка с получените коментари, те не са много. Аз няма да ги изчитам. По-голямата част са във връзка с финансовата информация, представени са от дирекция „Национален фонд“ към Министерство на финансите. Ние сме отговорили, мисля че няма проблем. Това са уточняващи въпроси къде и как да бъдат отнесени някои стойности и т.н. Нямаме проблеми, уточнили сме го в оперативен порядък, така че засяга всички приоритетни оси. Няма възражения от дирекция „Национален фонд“ по отговорите.

Другият коментар, както казах е от Националното сдружение на общините в Република България, по-скоро от г-жа Силвия Георгиева. Въпросите са два, но те са принципи. Мисля че дадох отговор на тях. Едното беше за необходимостта при промяна на програмата, включително и предложенията за прехвърляне на резерва между приоритетни оси, Комитета за наблюдение да бъде предварително запознат с това. Мисля, че казах как ще го извършим, в какви срокове да го направим. Изменението на програмата ще стане на извънредно заседание или на следващо заседание на комитета, когато наистина сме готови и това ще бъде акцента ни от тук нататък в тези следващи месеци. В петък имаме техническа среща с Европейската комисия, на която ще доуточним някои детайли по техническата част за изменението на програмта. Кое как да стане. Ще говорим отново и за вариантите за двата жп проекта. Веднага след това започваме да работим изменението. Пак казвам, зависи най-вече от НКЖИ цялата

история. Как и в кой момент ще имат ясна визия и предпочитания вариант какво да включим в програмата за изпълнение. Там ще бъдат също и предложения за алтернативните проекти и промяна в четвърта ос и т.н. Включително и прехвърляне на средствата.

Има ли въпроси или предложения за включване на промени в текста на годишния доклад. Не бяха отправени въпроси или коментари и КН при годишния доклад за изпълнението на ОПТТИ за 2018 г.

***Решение 1:** Комитетът за наблюдение при Годишния доклад за изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за 2018 г., като дава мандат на управляващия орган да отрази евентуални коментари от страна на Европейската комисия до окончателното му одобрение от ЕК.*

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 г-жа Златка Петева, Агенция „Пътна инфраструктура“.

Г-ЖА ЗЛАТКА ПЕТЕВА:

Уважаеми представители на Европейската комисия, на инициатива ДЖАСПЪРС, уважаеми колеги, казвам се Златка Петева и от няколко месеца съм директор на дирекцията, която отговаря за координацията на проектите, които се финансират по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в този програмен период. Ще започна с една карта, която представя републиканската пътна мрежа, предвид факта, че проектите, които се финансират по оперативната програма попадат в основната и разширената TEN-T мрежа. На същата са изобразени участъците, които са изпълнени, които са в процес на изпълнение и които са в процес на подготовка. Ще ви представя няколко общи цифри. Общата дължина на основната TEN-T мрежа на територията на България е около 1500 км, а участъци, които са изпълнени по основната мрежа са около 687 км. В процес на изпълнение са 67 км, а в процес на подготовка са 490 км. Оставащите за изпълнение са около 267 км. Същата има за цел да покаже наистина къде сме стигнали с изграждането на TEN-T мрежата. В зелено са изпълнени участъци, в синьо са участъците, които са в процес на изпълнение, а в жълто са в процес на подготовка, а оранжевият участък е АМ „Струма“ 3.2. На следващия слайд ще Ви

представя къде се позиционират проектите, за които ще говорим. Те са разделени на проекти, на които се изпълнява проектиране и строителство и на проекти, които са в процес на подготовка. Относно първия проект АМ „Струма“, лот 3, финансиран по Приоритетна ос 2, размерът на допустимите разходи по договора за безвъзмездна финансова помощ е в размер на 760 млн. лева.

Следващият обект е Западната дъга на Софийския околовръстен път, участък 2, който се финансира по същата приоритетна ос. Допустимите разходи по договора за безвъзмездна финансова помощ са в размер на около 115.5 млн. лева.

Разработването и внедряването на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“ - допустимите разходи по договора за безвъзмездна финансова помощ са в размер на около 9 млн. лева. Участъците, които са в подготовка на проектиране и се финансират по приоритетна ос 5, са Видин – Монтана – Враца като допустимите разходи са в размер на 2.7 млн. лева.

Следващият участък, това е участъкът от автомагистрала Русе – Велико Търново по същата Приоритетна ос 5. Като за него допустимите разходи са в размер на 1,5 млн. лева съгласно договора за безвъзмездна финансова помощ. По приоритетната ос също така са сключени договори за безвъзмездна финансова помощ за обучения, за архив и за възнаграждение на екипа от служители, които са ангажирани с координацията на проектите.

Ще Ви информирам и за един проект, който не е предмет на настоящата оперативна програма, но ще му обърнем внимание – това е обходът на Габрово.

Финансовото изпълнение на сключените договори за БФП е в размер на 897 982 802 лева, а договорените средства с изпълнителите по проектите са 882 782 266 лева, което представлява около 98,3% от сключените договори за безвъзмездна финансова помощ. Разплатените средства по проектите са в размер на 422 133 421, което е около 47.8% от договорените средства с изпълнителите и около 47% от договорите за безвъзмездна финансова помощ.

Първоначално ще Ви запозная накратко с проектите по програмата, след това ще ги разгледаме един по един по-детайлно. Първият проект това е лот 3 на АМ „Струма“, който, както знаете, той е разделен на няколко подучастъка. Дължината на трасето е около 64,2 км. Първият участък от Благоевград до Крупник е с дължина 12,54 км. След това е тунел „Железница“, който включва тунел около 2 км и 2,4 км преди и след тунела. След което продължава още няколко километра от лот 3.1. Следва лот 3 от Крупник до

Кресна – около 23,64 км лявото платно и 5,56 км обхода на Кресна и последния от лот 3, това е лот 3.3. Кресна – Сандански с дължина 23,62 км, който е изцяло завършен.

Лот 3.1 от Благоевград до Крупник в участъка от км 359 до км 366 е изцяло завършен. Физическото изпълнение на проекта е 66,13 %, като финансово е изпълнен на 30,77 %. Сроктът за изпълнение на договора за проектиране и строителство е 1 280 дни и към този момент е до 12 август 2019 г., но поради разкриване на археологически находки и необходимостта на преместването им, ще се наложи срокът да бъде удължен.

Във връзка с проектирането и изграждането на лот 3.2, финансирането на последните 2,7 км от участъка на 3.1 ще се предвидят във формуляра за кандидатстване на 3.2. В участъка, който беше изграден и по него беше пуснато движение – това са едни 6.5 км, като в него са изградени два виадукта, два селскостопански подлеза, два моста над реките Логодашка и Струма и един надлез. Положени са 127 000 т асфалт, 70 000 т циментова стабилизация, 200 000 кв. км облицовка на откоси, 26 км мантинела. С пускането на движението по участъка се избягва влизането в Благоевград и се облекчава движението в града. Основният проблем, който беше регистриран, това са т.нар. артефакти, които бяха открити по време на строителството. Изготвено бе задание за преместване и теренна консервация на археологическите обекти - част от археологическия обект „Зелен дол“. Документът беше изпратен за съгласуване в Националния институт за недвижимо културно наследство и след като се получи одобрението, се пристъпи към изготвяне на проекта. Специализираният експертен съвет за опазване на движимите културни ценности издадоха указание за преместване на римската фамилна гробница и на ранно-християнска църква. На място ще бъдат запазени частите от римската вила и баня, които са извън трасето на автомагистралата.

Тук се вижда какво е изградено в участъка, който е пуснат за движение - интелигентните транспортни системи и кръговото кръстовище, което беше реализирано на път Е79. Тук приключва участъкът, който е пуснат. На следващите снимки, на първата снимка - това е комплекс фамилна гробница мавзолей. На следващия слайд това е комплекс фамилна гробница мавзолей, северна гробна камера. Това е етап, когато същата се премества с кран. Следва северната гробна камера, положена върху бетонов фундамент. И това е планът на проектирания археологически парк, тук може да се видят части, които са преместени извън трасето на автомагистралата. Ето тук е обособен археологическият парк. Ще пусна кратко видео от участъка, който е пуснат за движение. Във връзка с взетото решение за разделяне на двете платна на Лот 3.2, техническият проект за последните 3 км се наложи да бъде преработен и в резултат на новото техническо

решение пътният възел на Симитли се допълни с липсващите връзки с цел да се осигури двупосочното движение докато се изгради изцяло лявото платно. Към момента община Симитли процедира изменение на действащия регулационен план в участъка на трасето, което преминава в регулацията на града. А в останалите участъци ще се процедира изменение на одобрения през 2015 г. ПУП.

Следващият участък от 3.1 - това е тунел „Железница“ като тук това е подучастък 1, това е преди тунела. Предвижда се да бъде изградено съоръжение с близо 720 м дължина, като същото ще премества река „Струма“, съществуващия главен път Е79, съществуващ коловоз на ж.п. линията Благоевград – Кулата, перспективен втори коловоз на ж.п. линията, бъдещото проектно разположение на съществуващия четвъртокласен път, временен път по проект и обслужващия строителството на тунела.

Договорите за строителство и за строителен надзор са сключени. Техническият проект е изготвен и е приет на експертен съвет в АПИ. Предстои да се процедира издаване на разрешение за строеж. Стойността за проектиране и строителство е в размер на 35 982 414 и 719 739,60 лв за супервизия. Срокът за изпълнение на договора за проектиране и строителство е 06.02.2021 г. като началото на договора е 18.03.2019 г. Срокът за строителство е 420 дни. В този срок – 06.02.2021 г. е предвиден и срок за издаването на разрешение за строеж и засега това е срокът, в който предвиждаме да завърши проекта. На следващата снимка е резултатът от изпълнение на подучастъка, така ще изглежда съоръжението след построяването му. Предложената технология за изпълнение на съоръжението представлява потактово избутване. Предложеният начин на изпълнение предвижда да се направи конструкция с отвори до около 60 метра и изпълнение на елементите за долно строене и връхна конструкция с минимално спиране на движение по главния път Е79.

В следващия слайд ще разгледаме подучастък 2 - това е тунелът „Железница“ като той е с дължина 2,28 км. Предвижда се да се проектира едно съоръжение, което е дълго около 2 км и ще бъде най-дългият пътен тунел, изграждан досега в България. Тунелът ще бъде с всички необходими системи за осветление, вентилация, видеонаблюдение, пожароизвестяване, интелигентна транспортна система за управление на трафика. Ще бъде изграден и обслужващ тунелен път при южния портал на тунела от към град Симитли, площадка за хеликоптери, два моста. Началото на договора е 01.03.2019 г. Към момента тече срок за проектиране, който е 150 дни. Срокът за изпълнение на строителството е 820 календарни дни от протокол 2А за откриване на строителната площадка. Срокът, който сме посочили – 23.04.2022 г. за завършване на строителството,

е с предвидени срок за издаване на разрешение за строеж и срок за разглеждане на проекта от ЕТИС (Експертния технико-икономически съвет).

Следващият подучастък 3, това е участъкът след тунела, с дължина 1,4 км. Техническият проект също е в процес на разработка, сключени са всички договори. Проектирането и строителството възлизат на около 22 130 156 лв, супервизията 558 266 лв. с ДДС. Срокът за изпълнение на договора за проектиране и строителство индикативно е 05.04 2021 г. Началото на договора е 18.03.2019 г. Срокът за СМР е 480 дни от подписване на протокол 2 А за откриване на строителната площадка. Видно от представената част на надлъжния профил се вижда, че е характерно за участъка наличието на дълбоки изкопи и високи насипи.

Следващият участък, който е изцяло завършен, това е участъкът Лот 3.3 с дължина 23,62 км. Проектирането и строителството са договорени за 280 947 614 лв. с ДДС, супервизията е около 3,5 млн. Физическото изпълнение на обекта е изцяло завършено. Финансовото изпълнение е 89,32 %. Трасето е завършено през м. декември 2018 г. Изградени са 3 пътни възела, 27 бр. големи съоръжения, 4 бр. площадки за отдих и интелигентни транспортни системи.

На следващите снимки е показано монтираното оборудване, част от интелигентните транспортни системи, площадките за отдих, които са изградени по трасето. За опазването на биоразнообразието в района са направени пътеки за влечуги, които преминават през водостоците. Изградени са 84 бр. водостоци, включително подходи за животни, както и плътна ограда, която насочва влечугите към предвидените специално за тях подходи за трасето. Изградени са и шумозащитни съоръжения с цел намаляване нивата на шума до пределите на допустимите норми, които са с дължина 1 744 м.

Добре, явно ще започнем със следващия слайд за лот 3.2 на АМ „Струма“. Това е вероятно един от най-сложните и рискови проекти. Всички сте предполагам запознати с него. Ще обърна внимание на няколко основни моменти, след което ще ви представя нашата концепция за изграждането на участъка. През м. август 2018 стартираха обществените поръчки за инженеринг. През м. февруари бяха отворени офертите като за лот 3.2.1 са постъпили 10 оферти. Започнала е оценката на офертите, Протокол 1 от работата на оценителната комисия е публикуван в профила на купувача на АПИ на 25.04.2019 г. За лот 3.2.2 са постъпили 12 оферти, всичките са отворени на 19.02.2019 г. като също е започнала оценката на офертите и е подготвен Протокол 1, който в следващите дни ще бъде публикуван на профила на купувача.

На 28.05.2019 г. е открита процедура за определяне на изпълнител за консултантските услуги като срокът за получаване на офертите е 04.07.2019 г. Отварянето е предвидено на 05.07.2019 г. Очаква се до края на годината да бъдат подписани договорите за проектиране, за строителство и за консултантски услуги на обществените поръчки, които споменах.

По отношение на формуляра за кандидатстване през м. април 2018 г. е сключен договор с избран консултант, който да подготви формуляра за кандидатстване. Същият е подготвен, изпратен е и след получени коментари от експерти на ДЖАСПЪРС на 21.01.2019 г. отново беше представен. Междувременно започна да се обсъжда нова концепция, цялостна стратегия за изграждането на автомагистралата. Бяха проведени редица срещи с представителите на ДЖАСПЪРС, на Управляващия орган и на Централното координационно звено. Към настоящия момент апликационната форма е актуализирана спрямо новата визия за кандидатстване за финансиране. Очакваме в началото на м. юли да представим формуляра за кандидатстване в Управляващия орган, и както г-жа Василева спомена в края на м. юли да го представим в Европейската комисия. Мисля, че причините на всички са ясни. Това е невъзможността да бъде изпълнен проекта до края на периода за допустимост на разходи 2023 г. Стратегията, която сме предприели, е фазиране на проекта. Като Етап 1 след наша експертна оценка и породено от редицата срещи, които се проведеха, е подготовка на формуляра за кандидатстване за 41 % от изпълнението на лявото платно и обхода на Кресна. Това са участъците, които според нас следва да бъдат завършени до края на 2023 г.

Етап 2 - останалата част от СМР-тата по лявото платно обхода на гр. Кресна, които ще бъдат завършени до края на 2025 г. прогнозно. След което и рехабилитацията на съществуващия път 1-1, част от дясното платно, които предвиждаме да бъдат завършени до края на 2027 г.

Тези 41 % представляват около 267 млн. евро от стойността на проекта. Предвиждаме работата на двете комисии да приключи през м. септември тази година. Очакваме няколко месеца за обжалване на тръжните процедури и както Ви информирах, подписване на договорите в края на 2019 г.

Рехабилитацията на съществуващия път сме предвидили да започне след изграждане на лявото платно като подготовката на тръжната процедура предвиждаме да бъде през 2024 г, след което да бъде обявена и същинското строителство да бъде в периода 2026 – 2027 г.

Екипът на консултанта, който разработва апликационната форма е допълнен, подсилен е. Избрали сме още един консултант, който да помага в работата предвид стратегиите, които обсъждаме и допълнителните срещи, които се налагат, предвид новата концепция. Очакваме до края на този месец да имаме финализирана апликационна форма, която да представим в Управляващия орган след одобрението ѝ от колегите от ДЖАСПЪРС.

Следващият проект това е фаза 2 на лот 1 - Западна дъга на софийския околоръстен път. Дължината на изграждания участък е 5,53 км. Подписан е Акт 15 на 30.09.2016 г. за завършената пътна част като от тогава оставаха за изграждане само инженерните мрежи. Към този момент вече имаме издадени разрешения за строеж за всички инженерни мрежи и предвиждаме в рамките на около месец да завърши всичко по проекта. Сроктът за завършване по договора за безвъзмездната финансова помощ е 30.06.2020 г. Очакваме по-рано да можем да въведем обекта в експлоатация. Ще Ви покажа няколко снимки от обекта.

По отношение на проекта за разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“, който се финансира по Приоритетна ос 4 - към момента процедурите за избор на изпълнител са в ход. Предстои до края на този месец да приключи оценката на техническите предложения, след което да се отворят ценовите и през м. август да бъде подписан договора с избрания изпълнител. Сроктът за разработване и внедряване на системата е 730 дни като 120 дни са за проектиране и 610 дни са за изпълнение. Прогнозната стойност на обществената поръчка е 7 261 500 лева без ДДС. Тръжната процедура за строителен надзор също се подготвя и се съгласува към момента, предстои да бъде обявена следващия месец.

Следващите два проекта са проектите, които се финансират по Приоритетна ос 5. Това е подготовката на проекта от 1.1 Видин – Монтана – Враца. Изработени са идейни технически проекти за участъците от Видин – Димово, Димово – Бела Ружинци, Ружинци – Монтана. Изработен е подробен устройствен план, който се процедира. В участъка Монтана – Враца на експертен съвет в АПИ са приети вариантни решения, направен е избор на целесъобразен вариант с техническа и икономическа гледна точка, но все още няма влязло в сила решение по ОВОС, което възпрепятства изготвянето на технически проект и ПУП. Изработен е доклад по ОВОС с оценка на съвместимост за трите участъка като участъка от Монтана – Враца е изключен от предмета на договора поради неприключило съдебно дело във ВАС. Изключили сме го с цел да се предотврати забавяне в изпълнението на целия договор. На 19.10.2017 г. е влязло в законна сила решение по ОВОС за одобряване на инвестиционно намерение, включващо трите

участъка. За участъка от Монтана – Враца, операторът на складовата база за взривни вещества, което се намира в непосредствена близост до вариантите на трасето на участъка и до съществуващия път обжалва пред ВАС издаденото от МОСВ решение за редуциране на капацитета на няколко склада в базата. На 14.03.2019 г. ВАС окончателно постанови отмяна на решението на министъра на околната среда и водите. Предстои да се обсъди изпълнението на договора по отношение на проектирането на участъка от Монтана – Враца. По отношение на другите дейности, които се изпълняват, извършването на одит по пътна безопасност за участъците от Видин – Димово, Димово–Бела Ружинци и Ружинци–Монтана са изработени и приети от възложите окончателни одитни доклади по пътна безопасност на етап идеен и технически проект. Одитен доклад по пътна безопасност за участъка от Монтана – Враца ще се изготви след като се изготви техническия проект. По отношение на археологическите проучвания – сключени са договори за издирване на археологически обекти по трасето на участъците. По отношение на изготвяне на план за управление на околната среда за участъците Видин – Ружинци и Ружинци – Монтана – изготвянето на плановете е възложено и изработените плановете са предадени на възложител, предстои да се съгласуват с Басейнова дирекция и РИОСВ Монтана. По отношение на финансовото изпълнение, общата сума на сключените договори е 2 283 190 лв. Общата сума на разплатените средства към изпълнителите е 1 342 194,94 лв. с ДДС, което е 59 % от всички сключени договори по проекта.

По отношение на изработването на комплексните доклади – в момента се провежда тръжна процедура за избор на изпълнител. Постъпили са 9 оферти и на 07.06.2019 г. са отворени ценовите предложения. По отношение на мерките за информация и комуникация предстои да се проведат процедури за избор на изпълнител и сключване на договори. Относно изработването на план за управление на строителните отпадъци също предстои да се проведе процедура за избор на изпълнител и сключване на договори. Към момента в агенцията предстои стартиране на търгове за строителство на участъците от Видин до Макреш – около 30 км като индикативната стойност е около 250 млн. лв. без ДДС. От пътния възел „Макреш“ до пътния възел „Бела“ е 13,6 км. Индикативната стойност е около 115 млн. лв. без ДДС. И от пътния възел Бела до Ружинци още около 11 км с индикативна стойност около 94 млн. лв без ДДС.

Също предстои да стартират тръжни процедури за избор на консултанти и строителен надзор за проектите.

Липсата на влязло в сила решение по ОВОС за участъка от Монтана до Враца възпрепятства цялостното изпълнение на дейностите по проекта и предстои да се обсъди изпълнението на договора за проектиране като все още няма яснота по отношение на участъка Монтана – Враца дали трасето ще бъде изместено или участъкът би могъл да отпадне от обхвата на проекта.

Следващият проект, който се финансира по приоритетна ос 5 е подготовката на проекта Русе – Велико Търново. По отношение на дейностите, които са изпълнени - издадено е решение по ОВОС, което беше обжалвано през 2018 г. ВАС одобрява осъществяване на инвестиционното предложение за автомагистрала Русе – Велико Търново по комбиниран вариант с изпълнение на габарит А27. Решението е окончателно и не подлежи на обжалване. След решението на ВАС от страна на жалбоподателите е внесена касационна жалба, като петчленният състав не се произнесъл относно нейната законосъобразност. Поради липсата на отговор все още сме задържали приключването на проекта и процедурите, които съпътстват ПУП. По отношение на проектирането – сключен е договор за изработване на идеен проект, изпълнителят е изпълнил първия междинен етап от договора като е предал разработката на идейния проект за разглеждане на експертен съвет. Същата е приета. Проектирането на следващия етап от договора ще започне след като имаме представено в агенцията влязло в сила решение по ОВОС. По отношение на изработването на подробен устройствен план, сключен е договор и поради неприключилата административна процедура не е процедиран. Срокът по договора за безвъзмездна финансова помощ е до 28.07.2020 г. Планирали сме в рамките на този срок да бъдат изпълнени дейностите, които сме заложили във формуляра за кандидатстване. Другите проекти по приоритетна ос 5 - това са осигуряването на финансови средства за покриване на разходи за обучения и командировка в чужбина. Проведена е тръжна процедура за избор на изпълнител на дейностите по проекта и предстои да се подпише договор.

Следващият проект – това е организация и поддържане на наличния архив на проектите по ОПТ от миналия програмен период на агенцията. Към момента се подготвя техническа спецификация, след което ще бъде обявена тръжна процедура за избор на изпълнител и изпълнение на дейностите.

Следващият проект е за осигуряване на финансиране за изплащане на месечни възнаграждения на служителите в агенцията, които изпълняват функции, свързани с подготовката. Договорът за безвъзмездна финансова помощ е 2 882 221 лева, финансовото изпълнение е 64 %.

Както г-жа Василева вече спомена, от Управляващия орган бяха изискали от агенцията да представи алтернативни проекти във връзка с регистрираното закъснение за автомагистрала „Струма“ лот 3.2. Представихме няколко проекта. Управляващият орган се спря на един от тях – това е модернизацията на път 1-8 – Калотина – Храбърско – участък от 15 до 32 км. Дължината на трасето е 16,95 км. Към момента са сключени договори за строителство и за строителен надзор. Изготвен е технически проект, издадено е разрешение за строеж. Строителните дейности по обекта са стартирали, изготвен е анализ „Разходи-ползи“, имаме влязло в сила решение по ОВОС. Общата стойност на средствата съгласно сключените договори за проектиране, строителство и надзор са в размер на 119 592 718 лева с ДДС. Изпълнението е стартирало през м. април 2019 г.

Следваща алтернатива е участъкът от Видин – Ботевград, участък от Видин до Ружинци от 3 до 58 км. Предстои на три обособени позиции да се стартира строителството до края на тази седмица или до края на другата седмица. Предвид това, че проектът е обезпечен с технически проект, считаме че включването на някой от участъците или на целите участъци е подходящо. Общата стойност, която е индикативна за СМР и за строителен надзор, е 560 236 636 лв. с ДДС. Индикативният срок за приключване е 2022 г.

В дневния ред е заложен и проект обход на град Габрово. Към момента се работи в трети, четвърти участък и етапната връзка. Проектът е обявен за нефункциониращ като към момента все още не е приключил. Физическото изпълнение на проекта е 83,2 %. Разплатените средства са в размер на 72 576 732 лв., което е около 76 % от договорените. Първият участък от 0 до 7 километър, през 2015 г. е подписан Акт 15 и е издадено разрешение за ползване, вторият подучастък от 7 до 10 км – за него е подписан Акт 15 като участъка е въведен във временна експлоатация на 18.05.2019 г. Това, което възпрепятства Акт 16 и разрешение за ползване, е отстраняването на явна фактическа грешка в участъка. Към момента се работи по третия и четвъртия участък като на съоръжението на км 11+800 (мост) се работи по горното строене, завършени са двете конзоли на стълбовете. Завършени са двете конзоли на стълбовете номер 9 и 10, завършени ключов сегмент между стълб 9 и 10, завършени са шест двойки сегменти от 16 на стълб 11, работи се по седем двойки сегменти. Работи се по моста на р. Паничарска, която е завършена на ниво асфалтова настилка, предпазни оградни парапети. Работи се и на моста (на км 15+500), който е завършен до ниво асфалтова настилка и предпазни огради. Завършен армиран насип и преходни плочи на устои от страна и Велико Търново и Шипка. Мостът км 14+660 също е завършен до ниво пътна плоча, тротоарни конзоли,

предпазни огради и парапети. Завършен е армиран насип до устои страна „Велико Търново“ и „Шипка“. По отношение на тунела (км 12+420 – 12+960), който е с дължина 540 м., прокопан е на пълен профил, изпълнени са хидроизолация и вторична облицовка и открити тунелни кампади. Завършено е и укрепването на откосите на тунела при портал страна „Шипка“ и „Велико Търново“. По отношение на пътната част в третия участък, пътната част е на ниво биндер, в четвъртия участък етапната връзка се изпълняват изкопни и насипни работи. Финансовото изпълнение вече го споменах. При изпълнението на изкопните работи (на км 19+580) е регистриран неизвестен археологически обект във връзка, с което изкопните и строителните работи по трасето на пътя са преустановени до завършване на пълно спасително проучване. На 20.05.2019 г. е проведена обществена поръчка, избран е изпълнител за извършване на спасително археологическо проучване. Вчера се сключи договор. Сроктът, който към момента е поставен на изпълнителя съгласно подписаните анекси към договора е 17.07.2019 г, като освен археологическите разкопки са установени проблеми, свързани с изкопните работи в редица участъци. Ще се наложи удължаване на срока. По предварителни срещи, това което коментираме е, че до края на октомври тази година строителството на двата участъка ще приключи. Очакваният срок за освобождаване на трасето от археологията е края на месец юли. Проблемите, които са свързани с изкопните работи в редица участъци, са породени от наличие на земни маси с потенциал за обрушване и свличане. Към момента се изготвя геоложко становище и очакваме идейни решения за укрепване на откосите и тяхното обезопасяване.

Благодаря за вниманието! Ако имате някакви въпроси, ще се радвам да мога Ви да отговоря.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за интересната и детайлна презентация от страна на АПИ! Ние продължаваме да проследяваме и да се запознаваме с изпълнението на проекта за обхода на Габрово, който е от предишния програмен период. Изглежда, че ще продължим и догодина да го разглеждаме. В никакъв случай това не е 83 %, поне което виждаме. Трябваше да има по-ясен план за завършване тази година, завършването да приключи до м. юни-юли, август най-късно. Очевидно това няма да се случи. Изключително бавно се случват нещата. В края на краищата ще бъде наложена санкция и то с основание.

Давам думата за въпроси и коментари към презентацията.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ (АИКБ):

Приветствам нагласата за фазиране на лот 3.2, тъй като вече за всички става ясно още и на предния Комитет за наблюдение, че проекта просто физически не може да се случи в настоящия програмен период. От тази гледна точка ние очевидно тичаме по две писти. Единият вариант е, ако успеем да го фазираме. Вторият вариант е, ако не успеем да го фазираме, да търсим резервни проекти. Познавайки Северозападна България доста добре, да се насочим към целия участък Видин – Ружинци и да считаме, че може да бъде свършен в рамките на настоящия програмен период предвид факта, че изобщо не са стартирали тръжните процедури, ми се струва доста оптимистично. А и освен това излизаме от бюджета на програмата, при всички положения. От тази гледна точка включването на участък от Калотина до пътен възел Храбърско, т.нар. равнинен участък, който е с реконструкция и рехабилитация основно, е добра идея. Задавам си въпроса защо не е включен следващия участък, който в същото време е приет от Европейската комисия, тъй като тя го съфинансира по Механизма за Свързана Европа с 20 млн. евро. Има възможност от двата участъка да се получи едно доста добро запълване на бюджета на програмата, ако приемем, че фазиране на Лот 3.2 на АМ „Струма“ не е възможно и евентуално се наложи той да премине за изпълнение в следващия програмен период. Това ми е единствения коментар. Защото честно казано, когато се коментираше статуса на програмата от г-жа Василева, останах с впечатление предвид наименованието на проекта, че става наистина дума за участъка от границата до пътен възел Храбърско. Сега разбирам от АПИ, че са се лишили от по-тежкия участък. Но за него има подписан договор за проектиране и строителство и би могъл да завърши в рамките на четири години. Той е с дължина 15 км.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за въпроса! Аз казах, че алтернативните проекти тепърва ще ги обсъждаме. Това е първа итерация и на база на предложенията, които изпратиха писмено бенефициентите. Що се отнася до АПИ, до Калотина, наистина и двата участъка са подходящи. Имам предвид участъка с 13 или 14 км, които се съфинансират само с 20 млн. от Механизма за свързана Европа и има 80 млн. лв. още дофинансиране от националния бюджет. Другият е около 140 млн. лв., за който също е ангажиран национален бюджет. И двата участъка са подходящи, както казах. Не би следвало да има проблем. Според мен може да се разговаря със службите на Европейската комисия. Първият участък е в рамките Механизма за свързване на Европа и би могло да се говори за включване на недофинансираната част към оперативната програма. Говорим не за целия участък, абсолютно сте прав, че целият участък е невъзможно да бъде включен в

оперативната програма. Ако въобще се реши да бъде включен някой от трите лота. И трите са с еднаква проектна готовност, но няма стартирана тръжна процедура. Двата участъка за Калотина са по-напреднали, защото са в изпълнение, с подписани договори за строителство. Но това ще се реши след като се подготви и изменението на АМ „Струма“ лот 3.2. Какъв бюджет е предвиден?

Г-ЖА ЗЛАТКА ПЕТЕВА: 267 млн. евро

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Според мен необходимо е да имаме два участъка. Предложени са направлението към Калотина и направлението Видин-София. Част от Видин-София, участъка Монтана-Мездра-Ботевград е стартиран с национален бюджет и постепенно започва да се изгражда, като останалата би могъл да се изпълни по програмата. За Калотина вече е ангажиран национален бюджет. Но предстои да анализираме и двете направления, за да решим какво да бъде включено, ако имаме съгласието на всички страни. Хубавото е, че всички вече са убедени, че трябва да има алтернативни проекти, както и че „Струма“ лот 3.2 не може да се реализира в рамките на 2023 г. По-вероятно е и тези 40 %, за които споменаха колегите от АПИ, да не могат да се осъществят.

Г-ЖА ЗЛАТКА ПЕТЕВА: От реалистичните варианти, това е най-оптимистичният (*за АМ „Струма“ Лот 3.2*).

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Според мен за включване трябва да бъде възможно най-консервативния вариант. Според представеното предвиждаме подписване на договори до края на годината. Възможно е да има поне 2-3 месеца период на обжалване, но може да няма обжалване. Това пак са идеални оптимистични условия. За всичко това пак ще имаме яснота след като преминат тръжните процедури. Изключително бавно се случват тръжните процедури, бавно се обявиха и закъсняха. Оценка на подадените оферти продължава от миналата година до сега. Колкото и да е трудно, аз винаги давам следния пример – преди години АМ „Тракия“ с подобен брой оферти се оцени точно за два месеца и половина. Това мога да кажа на г-н Чайков. Алтернативните варианти ще бъдат представени и на комитета. Като цяло тръжните процедури навсякъде този период се случват изключително бавно. Други въпроси и коментари? Господин Сесилио?

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]: Наистина ще бъде много кратък. За обхода на Габрово мисля, че трябва да извлечем някои поуки от това, което се случва. Защото въпреки удължаването на срока, което получихте от ЕК след края на програмния период, не сте успели да приключите участъци 3 и 4 от проекта. Както бе съобщено. Поради това

предстои съвсем скоро България да получи официално писмо от ЕК, с което ще бъде поискано да бъдат върнати предоставените средства по проекта. Това Ви казвам като предварителна информация, иначе писмото ще пристигне всеки момент.

Продължаваме да бъдем изключително притеснени по отношение на проекта за АМ „Струма“. Вие се ангажирахте неколккратно да приключите тази магистрала през периода 2014-2020 г. Сега е ясно на всички, че няма да успеете да спазите този ангажимент. През последните две години проследявам изпълнението на магистралата и към днешна дата очакваното завършване вече е отложено с четири години. Така че, ако съгласно сегашните Ви прогнози, проектът бъде приключен до 2027 г., то ще имаме забавяне с 16 години в неговото изпълнение. Възниква въпросът дали АМ „Струма“ ще бъде завършена през този век. С това не изразявам песимизъм. Това е сериозен проблем и не виждам да предлагате някакви изключителни мерки, за да спре удължаването на тези забавяния.

АМ „Струма“ е ключов стратегически проект както за страната, така и за Европа. Европейският съюз винаги е изразявал готовността си да види завършени тези участъци, разбира се, взимайки под внимание и мерките за опазване на околната среда и т.н. Това, което не бих желал да видим сега, когато говорим за потенциално фазиране на проекта и отлагане за цялостното завършване 2027 г., да последва едно успокоение. За това, че вече не ни притиска срокът през 2023 г. и че всичко ще завърши навреме до 2027 г. Но още сега ние вече сме на прага на 2027 г. Още една стъпка на закъснение и съществува риск да излезете и от следващата финансова рамка, включително и с правилото „n+2“ – от 2027 на 2029 г. (ако все още планирате завършването на този проект да се финансира от ЕС). Независимо от плановете за фазиране, ние се нуждаем от набор от сериозни мерки, така че не само да не се допуска повече забавяне, но и да наблюдаваме ускоряване на изпълнението и при възможност да приключите преди крайният срок – 2027 г. Мисля, че ремонтът на стария път първоначално трябваше да бъде извършен за една година, спрямо сегашните ви прогнози – вече са 2. Нещо следва да се предприеме. Тези проблеми ще бъдат обект на сериозна дискусия след намеренията за проекта да бъдат представени на ЕК (което все още очакваме да ни представите). Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за изказването на г-н Сесилио. Г-н Нецов, заповядайте!

Г-Н НИКОЛАЙ НЕЦОВ (МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ): Искам първо да поздравя колегите от АПИ, че по голяма част от пътните проекти имат сериозен напредък и представянето беше доста добре. За съжаление за АМ „Струма“ лот 3.2 много малко се

каза. Например какво се прави по въпроса с етапа на подготовка, има ли изготвени ПУП-ове, парцеларни планове, отчуждения. Изобщо има ли някакъв напредък в тази насока. Как определите тези 41 % и каква е идеята от двете страни на магистралата ли да се строи по една част. Как се предвижда, може би е рано за този въпрос, но как ще се финансират евентуално останалите 59 % и дясното платно? Какви идеи имате? От следващия програмен период или от държавния бюджет?

Г-ЖА ЗЛАТКА ПЕТЕВА: Благодаря за въпроса! ПУП е изготвен за обекта, който е приложен към тръжната процедура. След като бъдат изготвени техническите проекти от избраните изпълнители, ще се процедира всичко, което е необходимо преди да бъде издадено разрешение за строеж. 41 % - като първоначална стратегия бяхме обсъждали да се обособят функционални участъци. На картата се обособиха като функционални, но на практика те нямаше как да бъдат функционални. Редуцирахме и оценихме всички възможности да се работи там, където на първо време би могло да бъде възможно. Това е наистина в най-оптимистичния вариант. Финансово сметнато представлява 41 %. За останалата част сме подготвили искане за издаване на Решение на Министерски съвет за отпускане на средствата, с която да се гарантира строителството на магистралата.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Наистина много въпроси могат да се повдигнат за АМ „Струма“ лот 3.2. Въпросите на г-н Нецов са много точни. Там са всички опасения и пак казвам, че без да сме разгледали подробно варианта, който АПИ сега разработва, за който казва, че във финансово изражение е 41 % от целия проект. Сами виждаме, че ПУП-ове ще бъдат изготвени, съответно съгласувани и т.н. след техническото проектиране. Техническото проектиране трябва да премине. Това са едни дълги процеси. Моите лични опасения са, че до 2023 г. можем да подготвим един хубав проект в най-добрия случай. Нека да не бъде толкова песимистична. Направена е преценка за тези проценти на база на това за кои участъци е възможно безпрепятствено да се одобрят ПУП-овете и да се издаде разрешение за строителство. Всичко е теоретично. И аз трудно мога да си представя, че по този проект, който е ключов, ние вече една година сме в тръжна процедура. А приключването на работата на комисията за оценка на подадените оферти се предвжда едва за м. септември.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Няколко думи от името на индустриалния сектор, защото все пак съм председател на браншова камара „Пътища“. Без да се опитвам да поучавам колегите от АПИ, с които се разбираме отлично, очевидния избор за разделяне на проекта е направата в рамките на този програмен период на обхода на Кресна. По груби

мои сметки, не съм участвал в тръжната процедура, там ще заминат между 150 и 200 млн. лева, защото има и тунел на тези 6 км. Според мен пътните възли, които така или иначе ги има по трасето, ако се добавят, защото те също са част от проекта, който сравнително лесно може да се изпълни и ще се достигне до сумата, която се търси. За да допълним оперативната програма в този програмен период и след това да дофинансираме останалата част било през държавен бюджет, колкото и да е неприятно на Министерство на финансите или със средства на ЕС.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря! Аз не искам да правим това обратно уравнение. Трябва да видим какъв е свободния бюджет и от там как да го запълним. По-скоро какво можем да извършим до 2023 г. Аз пак казвам – опасявам се, че ние единствено може да подготвим проекта до тогава.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: До края на 2023 г. могат да бъдат изпълнени дейности за 250 млн., това го гарантирам от името на индустрията. Няма достатъчно средства в оперативната програма. Не можем да изпълним всичките 880 млн. лева.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Не, аз не мисля че проблем са парите към този момент. Да, принципно трябва да се гарантира и да се поеме ангажимент, че държавата ще завърши този обект. Въпросът е какво може да се завърши до 2023 г.? Не знаем кога започва, кога ще свърши проектирането, кога ще има ПУП-ове и т.н. От страна на индустрията (*фирмите в пътното строителство*), ако мислят, че от утре може да започне, това е чудесно, стига да им даде някой възможност и достъп.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ: Наистина е по-добре да прекратим на този етап дискусията, защото нямате съмнение, че освен че познавам индустриалния сектор, познавам и процедурите. Така че като казвам, че можем да изпълним дейности за 250 млн. евро на този проект до края на програмния период, го казвам с ясното си съзнание какво може и процедурно и от строителна гледна точка да се извърши. Позволих си да предложа на колегите от АПИ, нещо върху което да помислят във физическия аспект как да разделят проекта, така че да достигнат до някакво ниво на изпълнение към края на програмния период. Всичко това ще добие образ, когато се видят ценовите оферти на изпълнителите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря! АПИ ще се запознае с предложението, ако вече не е. Всякакви мерки за ускоряване са добре дошли. На първо време трябва да имаме привършили процедури. Най-важното сега е работата по апликационната форма и тръжните процедури. Други въпроси? Продължаваме с последната точка от дневния ред за днес. Господин Братоев ще ни представи изпълнението на проектите от страна на „Метрополитен“ ЕАД.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ („МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД): Добър ден уважаема г-жо председателстващ, уважаеми представители на Европейската комисия, ДЖАСПЪРС, колеги. Ще бъда кратък, защото наистина малко повече продължихме днес.

Проектът за разширяване на метрото през този програмен период и през следващия включва изграждането на трета линия на метрото. Трета линия на метрото е разделена на четири етапа. През този програмен период се изграждат първия и втория етап. Обща дължина на двата етапа е 12 км с 12 метростанции. Първия етап е с дължина 8 км с 8 метростанции, вторият етап е 4 км с 4 метростанции. Третият етап по бул. Владимир Вазов е 3 станции, с 3 км трасе. Четвъртият етап включва 6 станции и 6 км трасе. Като третият и четвъртият етап са предложени за следващия програмен период, а първият и вторият етап се изпълняват в момента.

Изпълнението на първия етап към днешна дата вече надхвърля 91 %. Тук има малко разминаване с информацията на г-жа Василева, защото нашият отчет е към 31 май, т.е. и май месец е включен. Конструкциите на станциите са вече завършени на 97 %, по две от метростанции остават конструкции, има малко конструкции в две междинни шахти. Започнато е архитектурното оформление на две от метростанциите, то вече е почти завършено. На останалите станции за първия етап (на останалите 6 станции) с изключение на станцията на Орлов мост и станцията на НДК, на всичките останали е започнато архитектурното оформление също. Бюджетът на проекта е 398 млн. евро, в това число имаме 143 млн. за автоматика, за управление на движението и 20 метротрекото, останалото е строителство. На всичките 8 метростанции - тунели, релсови пътища и електромеханично оборудване. Това тук е по лотове, какво е изпълнението – 90.8%, тук е закръглено на 90, му е реалното изпълнение. Относно изпълнението на част от метростанциите, започваме по реда на номерацията им.

Метростанция 5 – това е на бул. „Владимир Вазов“ първата метростанция. Между метростанция 5 и 6 тунелът е изграден, положен е релсовият път, монтирана е контактната мрежа. Същото касае в района на станция 5, но все още не е монтирана контактната мрежа.

След това отиваме на станция 6 „Театър зад канала“, където вътре са изпълнени около 80 % от архитектурните работи на ниво перон и изпълнението на архитектурните работи на ниво вестибюл е някъде около 50 %.

Следващата станция е на Орлов мост, тя е една от най-тежките станции. Състои се от два тунела с отвор 19 м и височина 16 м, които са изградени по модифициран нов австрийски способ, тоест на части сечението цялото е разработвано. На предходното заседание на КН бях показал снимки от етапите на изпълнение, вече конструкцията е завършена, остава малко от конструкцията и буквално преди два дни започнаха първите работи по архитектурното оформление.

Това е метростанцията на „Патриарх Евтимий“, тук е показана снимка отпреди може би 20 дни, защото вече са направени облицовките на едната стена, изпълняват се на другите. Вестибюлното ниво е изцяло завършено. Нагласата е м. август станцията да бъде изцяло приключена.

Станция 10, това е другата тежка метростанция, тъй като при станция 8 на Орлов мост и станция 10 трасето преминава под действащите първа и втора линия на метрото. Наложил се да прилагаме специални мерки за преминаване под тунелите. Ние буквално сме на 1.40 м. под съществуващи действащи тунели и поради тази причина имаше специална процедура за преминаване. Знаете, че имаше един период, когато спряхме една събота движението на влаковете в този участък. Организирахме между две от станциите прехвърляне с автобуси през почивни дни, за да можем да преминем с тунелопробивната машина.

Станцията на ВМА, където вече се изпълняват архитектурни работи. Тунелът в този участък е завършен, монтиран е релсовия път, контактната мрежа и предстои да започнат работите по монтажа на автоматиката за управление.

Следващите две станции – метростанция на бул. „България“ и метростанцията на Красно село архитектурно са завършени, перонните участъци на 100 %, остава само визуалната информация. Вестибюлната част на бул. „България“ се вижда, че е завършена. На станцията на Красно село се изпълняват дейности по вестибюлната част. Следващият месец (юли) ще бъдат завършени. Този участък между 12 и 14 станция сме го предоставили и машината първо освободи този участък, тунелопробивната машина, тъй като всяка станция започваше изпълнение на вътрешните конструкции след като премине машината. Машината завърши през м. март работата си и от тогава вече са освободиха и последните станции. Тези двете се освободиха първи още миналата година, затова сме обособили един участък, в който в момента се извършват тестове на влаковете. Доставени са всички 20 метровлака от „Сименс“. Доставени са всички компоненти на системите за управление, включително и отваряемите врати по пероните в този участък и в момента вървят изпитания. „Сименс“ има една група супервайзери,

които съвместно с българския си подизпълнител монтират вече най-високото ниво на управление на автоматиката, това е системата за управление на движение на влаковете. Влаковете на трета линия са ново поколение. Те са с опция за работа без машинист, именно в момента се тестват, първо динамичните изпитания на влаковете и след това ще започнат заедно системите за управление.

Депото, където се намират влаковете, е завършено на 100 %. Преди една седмица приключи работа приемателната комисия и чакаме всеки момент депото да има разрешение за ползване, тъй като началото на динамичните изпитания изисква подаване на напрежение по халетата и това не може да стане без приемателна комисия, без приемане с Акт 16. Това са снимки от депото. Това е схемата от диспечерското управление. Наистина е една изключително високо интелигентна система за управление на движението на влаковете. Влаковете управляват и отваряемите врати също чрез системата за автоматично управление.

Вторият етап е с общ бюджет 101 млн. евро. Изплатените средства, верифицираните и оставащите верификации или финансовото изпълнение са 77%. Вторият етап към днешна дата има изпълнение около 60 %, това е към края на месец май. Като 70-80% от конструкциите на различните метростанции са изпълнени. Тунелите са изпълнени на 90% в единия участък, другия участък са по-малко. Завършени са първичната конструкция и хидроизолациите на втория тунел, където вече между две от станциите се изпълнява релсов път.

Бюджетът на втория етап е 101 млн. евро, от които 68 са безвъзмездна помощ и 33 са финансирани от Столична община. Това са по отделните лотове изпълнението на втория етап. Това е самата, едната, първата метростанция 15, това е участъкът между метростанция 15 и 16. Тук в дъното е 16 метростанция. Това е станция 17, където вече започват и довършителни работи на ниво вестибюл се работи, започват на ниво перон. Това е метростанцията на околоръсното шосе, която е съчетана с ж.п. гара, където влаковете от Перник, които влизат в София ще имат пряка връзка с метрото. Гарата върху метростанцията е с една подлезна връзка, ще се прави директно връзка с метростанцията. В момента се прави именно изпълнение на тази гара заедно с метростанцията. Това е тунелният участък, който вече е готов и в него се полага релсов път, а това е тунелът след метростанцията, където влаковете ще правят смяна на посоката на движение, така че и това вече е на етап изпълнение на последните конструкции. 101 млн. е бюджетът, 59 млн. е изплатеното от бенефициента, верифицирани 43, останали 14 млн. за верификации или 58. 86 финансово изпълнение при физическо изпълнение около 65 %.

Преди малко споменах за трети и четвърти етап. Ние в момента правим подготовката на тези два етапа. На етап 3 имаме готов идеен проект. В момента върви процедурата по изготвяне на регулационния план. Утре вечерта е общественото обсъждане на регулационния план. Идеята е м. август, когато приключи срока за регулационния план да имаме готова тръжна документация. До края на годината може да се пусне тръжна процедура и вече в зависимост от това дали има средства или не, да се планира началото или следващата или 2021 г. в зависимост от това през кой период може да се финансира този участък.

Етап 4 имаме изпълнение на подготовка на инвестиционния проект, срокът за подготовката на проекта е края на тази година. Той се финансира по техническа помощ на ОПТТИ, приоритетна ос 5. В момента по-голямата част от проекта е подготвена. Изготвя се регулационния план, който трябва следващия месец да влезе в управление „Архитектура“ за обявяване за процедиране. Идеята е в края на годината той да бъде завършен, процедурите му да бъдат приключени заедно със завършване на проекта и през следващата година да се правят тръжни процедури, за да може 2021 г. участъкът да бъде готов за начало. Това е тежък участък, 6 км. Ще се строи с тунелопробивна машина, минава в гъсто застроени участъци и няма как да се строи по друг метод. Поради тази причина изисква повече време за строителство. Не може да бъде реализиран в сегашните срокове на този програмен период.

Финансовото изпълнение на подготовката – тук се вижда сумата е малка, тя е около 900 000 лв. В момента върви по график. Заедно със строителство на третата линия в периферните участъци се предвижда изграждане на буферни паркинги. Заедно с буферният паркинг на западното направление, се предвижда и автогара, както и тази ж.п. гара, за която споменах. Поучава се един интермодален възел. Освен това на две места се прави връзка с автогара и с входно-изходна артерия на града, така че това е изключително комуникативен участък.

Една графика, която съм я показвал друг път, но тя е малко надстроена. До тук, до плътните линии, това са първия и втория етап от трета линия. С пунктир се вижда продължението какъв ще бъде ефекта при продължаването на трасето в третия и четвъртия етап. Метротото ще има вече 61 км. Над 52 % дял в системата на градския транспорт. И което е най-важно, нарастването на броя на пътниците изпреварва все още нарастването на дължината на линиите на метротото именно затова тази линия на графиката се отваря. Когато прескочим 2024 – 2025 г. и следващи по-нататъшни участъци, вече се забелязва тенденция към постепенно събиране на тези линии. Това

показва, че натоварването на следващия етап, след третия и четвъртия етап е по-малко и вече трябва по-задълбочени обосновки за необходимостта от изграждане на следващи участъци на разширението на метрото.

Това са диаграмите на пътническите потоци. Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Братоев за кратката и съдържателна презентация! Имате думата за въпроси и коментари към г-н Братоев.

Г-Н ХАТЕМ ЧОБАНИ (СВЕТОВНА БАНКА) [превод]: Бих искал да Ви благодаря, че ме поканихте да се присъединя към това заседание! Моят въпрос е свързан с това, че чухме информация относно плановете за реорганизация на автобусната система в София. По този начин ще се осигури по-добра връзка с линиите на метрото. Кога ще бъдат готови тези плановете?

Г-Н СТОЯН БРАТОЕВ: Едновременно със строителството на първия и втория етап от трета линия на метрото, а и при предишните участъци на метрото, се подготвя схема за организация на довеждащия транспорт към отделните участъци. Към момента в „Овча купел“ е разработена схема за довеждащия транспорт, която трябва да се реализира заедно с пускането на втория етап. Първият етап няма потребност от допълнителна схема, с изключение на това, че съответните автобусни, трамвайни и тролейбусни спирки, трябва да бъдат по-удобни, за да правят връзка с линията на метрото, тъй като тя минава в централната градска част и няма как да се организира довеждащия транспорт. Той е наличен транспорт. Докато в периферните квартали на града, както е кв. „Овча Купел“, се предвижда вътрешноквартален транспорт, който ще прави само и единствено връзка с метрото, тоест той няма да влиза в града, а ще довежда до метрото. В „Дружба“ се планира също подобна линия, но експериментално ще бъде внедрена първата в „Овча Купел“. От там нататък общината предвижда постепенно да се разпространи в града този довеждащ транспорт от периферните квартали до съответните участъци на линиите на метрото, които стигат до тях.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Братоев! Други въпроси или коментари?

КРАЙ НА ПЪРВИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО

Не бяха отправени други коментари или въпроси, с което първият ден на заседанието бе закрит.