

ПРОТОКОЛ

№ 1 от 18.09.2014 г.

от заседание на Обществения съвет към заместник министър-председателя по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Днес, 18.09.2014 г. в Министерството на регионалното развитие се проведе заседание на Обществения съвет към заместник министър-председателя по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране.

Заседанието на Обществения съвет започна в 14.05 часа и бе открито от г-жа Екатерина Захариева, заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране, председател на Обществения съвет.

На заседанието, от страна на Министерството на регионалното развитие и Министерството на инвестиционното проектиране, присъстваха:

г-н Ангел Петров – заместник-министър на регионалното развитие,
г-н Георги Савов – заместник-министър на инвестиционното проектиране,
г-н Асен Антонов – изпълнителен директор на Националната компания „Стратегически инфраструктурни проекти“,
г-н Лазар Лазаров – председател на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“,
г-жа Илиана Захариева – член на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“ и
г-н Страхил Стоев – заместник главен директор на Главна дирекция „Програмиране на регионалното развитие“.

От страна на обществените, неправителствените и браншовите организации присъстваха:

1. **Христо Грозданов** – Университет за архитектура, строителство и геодезия, катедра „Пътища“
2. **инж. Павел Диковски** – Браншова камара „Пътища“
3. **проф. Стойо Тодоров** – Университет за архитектура, строителство и геодезия, катедра „Железници“
4. **Йордан Никленов** – Конфедерация на независимите синдикати в България
5. **Людмила Величкова** – Национално сдружение на общините в РБ
6. **Линка Тонева-Методиева** – Асоциация „Прозрачност без граници“
7. **д-р, урб. арх. Жана Стойчева** – Център за изследване на демокрацията
8. **инж. Мирослав Йорданов** – Българска асоциация на архитектите и инженерите консултанти
9. **Николай Иванов** – Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“
10. **Ива Таралежкова** – Сдружение „Форум гражданско участие“
11. **Иво Стефанов** – Асоциация на концесионерите на морски плажове
12. **Цветан Симеонов** – Българска търговко-промишлена палата
13. **Камен Колев** – Българска стопанка камара
14. **Николай Лисев** – Камара на инженерите по геодезия
15. **Нонка Каменова** – КТ „Подкрепа“
16. **проф. Антоанета Христова** – БАН, Институт за изследване на човека

17. **проф. Митко Димитров** – БАН, Институт за икономически изследвания
18. **Иван Бойков** – Камара на строителите в България
19. **Асен Попадийски и Красимир Анто**в – Камара на инженерите в инвестиционното проектиране
20. **Илиян Пламенов** – Екофорум за устойчиво развитие
21. **Камелия Радева** – Агенция за регионално развитие на Рила
22. **Галина Василева** – Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Заседанието се проведе при следния дневен ред:

ДНЕВЕН РЕД:

1. Развитие на пътната инфраструктура в България в периода 2014-2020 г.

Докладват: г-н Асен Антов, изпълнителен директор на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ и г-н Лазар Лазаров, председател на УС на Агенция „Пътища“

2. Преглед на нормативната база в пътния сектор

Докладва: г-н Ангел Петров – заместник-министър на регионалното развитие

Председателстващият Обществения съвет - г-жа Екатерина Захариева, представи темите, обект на работа на Съвета, с което откри обсъжданията по тях.

Точка 1: Развитие на пътната инфраструктура в България в периода 2014-2020 г.

С встъпителни думи министър Захариева представи общата картина, свързана с пътната мрежа в България и възможностите за нейното изграждане чрез няколко източника на финансиране – оперативните програми “Транспорт“, и “Регионално развитие“, републиканския бюджет, държавни инвестиционни заеми. Към момента, уточни водещият на заседанието, България води преговори за нов кредит от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), като целта е с него да се финансират нови пътни участъци от републиканската пътна мрежа, а не ремонтване на отделни части от нея. За момента ЕИБ осигурява най-изгодни предложения за финансиране на посочените по-горе дейности.

Усилията, подчерта г-жа Захариева, трябва да бъдат насочени към създаване на обща картина за това какво е необходимо да се направи по отношение на изграждане на пътната инфраструктура за периода 2014-2020 г., за да няма изолирани райони в страната. Липсата на инвестиции в пътната инфраструктура, подчерта тя, води до липса на инвестиции в районите, а оттам - до невъзможност за развитие на бизнеса, обрича на по-ниски доходи населението в отделните населени места на страната.

Г-жа Захариева представи важните обекти за изграждане на пътната инфраструктура в страната за периода 2014-2020 г., които се предлагат за финансиране по Оперативна програма "Транспорт", а именно:

1. АМ "Хемус" - от Ябланица до Белокопитово, с приблизителна дължина 250 км и индикативна стойност 780 млн. евро;
2. АМ "Струма", с приблизителна дължина 63 км и индикативна стойност 750 млн. евро;
3. Проект за изграждане на тунела "Шипка" - 150 млн. евро.

Проектите, които се предлагат за финансиране чрез ЕИБ, са:

1. Път Е-79 - „Видин- Ботевград“;
2. АМ „Калотина“ - Софийския околновръстен път;
3. Южната дъга на Софийския околновръстен път.

Министър Захариева предостави думата на г-н Лазар Лазаров, който информира участниците в срещата за постигнатото до момента от Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ), предстоящите дейности, с които тя ще се ангажира през следващите години и механизмите за реализацията им.

Докладващият по точката г-н Лазар Лазаров представи актуалната към момента информация за дейността на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Основен проблем, подчерта г-н Лазаров, е недостатъчното финансиране по ОП „Транспорт“, търсят се възможности за намиране на средства от ЕИБ за довършване на общо 5 транзитни пътища, с което да се намали натоварения пътен трафик по локалните пътни артерии в страната.

Агенция „Пътна инфраструктура“ е бенефициент по ОП „Транспорт“ по отношение на проект за изграждането на пътя по коридор № 8 - тунела „Шипка“, Фаза II от проект „Обход на гр. Габрово с тунел под връх Шипка“, V етап - 11 км, на стойност 150 милиона евро.

- Обща дължина: 10,549 км;
- Двулентов път с габарит 10,5 м;
- Проектна скорост: 80км/ч;
- Тунел: 5 бр.;
- Мостове и виадукти: 6 бр.

Проектът включва изграждането на пет тунела - тунел под връх Шипка с дължина 3,22 км и още четири тунела с дължини съответно 171 м, 240 м, 90 м и 290 м.

Относно финансирането на коридор № 4 от Видин до Ботевград, с индикативна стойност около 500 млн. евро, като най-кратък път, свързващ страната ни с останалите страни-членки на ЕС, се преговаря с ЕИБ, като сумата е в размер на 800-840 млн. евро. С тези средства ще се финансира и изграждането на АМ „Калотина - СОП“ – от ГКПП до Северната скоростна тангента, с дължина 42 км и индикативна стойност 200 млн. евро, която да служи като транзитен коридор за връзка с коридор № 8 и № 10, както и оставащата част от южната дъга на СОП.

Господин Лазаров акцентира върху двете части при изграждането АМ „Калотина - СОП“, първата: преминаването през дефилето – от КПП Калотина до Драгоман и втората: преминаваща през нов терен, от Храбърско до Костинброд и Северната скоростна тангента.

Реализирането на посочените по-горе мероприятия, както и завършването на западния край на Южната дъга – индикативна стойност 100 млн. евро, до връзката с

АМ „Люлин“ и изграждането на последното кръстовище на ж.к. „Младост“ и връзката му с АМ „Тракия“, ще даде възможност през следващите 4-5 години да се облекчи и разтовари трафика на преминаващи транзитно пътни транспортни средства.

Това са големите инфраструктурни проекти, по които работи АПИ, подчерта г-н Лазаров, те ще бъдат реализирани през периода 2014-2020 г.

Финансирането на дейността на Агенцията, освен чрез заемното споразумение с ЕИБ, ще е свързано и с национално финансиране, което ще е насочено към подобряване на пътната инфраструктура – мостови съоръжения, обходни пътища на градовете. Агенцията е бенефициент и по ОПРР, като изпълнява проекти по рехабилитация на отсечки на пътища от 1-ви и 2-ри клас на републиканската пътна мрежа. Общата стойност по тази програма възлиза на 380 млн. лева.

Докладващият по точката г-н Асен Анто представи трите проекта, по които работи Националната компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП): АМ „Струма“, АМ „Хемус“, АМ „Черно море“.

Активно се работи по подготовката на ЛОТ 3 на АМ „Струма“, преминаващ през Кресненското дефиле, с обща дължина 63 км, разделен на три ЛОТ-а:

1. Лот 3.1 - от Благоевград до Крупник, с дължина от 17 км;
2. Лот 3.2 - от Крупник до Кресна, с дължина 21 км;
3. Лот 3.3 - от Кресна до Сандански, с дължина от 25 км.

АМ „Хемус“, с обща дължина на оставащия за изграждане участък от 250 км, ще се реализира на 3 етапа:

1. Етап 1 - (60 км) от Ябланица до път П-35 (Плевен - Ловеч);
2. Етап 2 - (80 км) продължава до път I-5 (Русе - Велико Търново);
3. Етап 3 - (110 км), завършващ при Белокопитово.

В рамките на изминалия програмен период, средства за проектирането на АМ „Черно море“ не са осигурени, за финансирането ѝ ще се кандидатства отново през 2015 г., заяви г-н Анто.

Обсъждания по точката

Николай Иванов – Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“

Може ли да се намери по-евтин вариант за изграждане на участъка на АМ „Струма“ през Кресненското дефиле?

проф. Митко Димитров – БАН, Институт за икономически изследвания

Във връзка с изграждане на участъци през Кресненското дефиле на АМ „Струма“ е предвидено през някои нейни участъци да има ограничение на скоростта, а предвиденият за изграждане тунел е твърде дълъг, което е доста неефективно решение. Не е ли възможно изграждането на участъка да се реализира с накъсани тунели?

Асен Анто – Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“

Има над 10 варианта за преминаване през дефилето, проблемът е по-скоро екологичен. След дълъг проучвателен период, през 2008 г. има издадено решение по ОВОС, указващо, че изграждането на тунел през Кресненското дефиле е оптималното решение. Това е скъп вариант както за поддръжка, така и за преминаването на пътните превозни средства, районът е земетръсен, което налага допълнителни усложнения. В

същото време това не спестява време на преминаващите през него. За съжаление, няма по-добро техническо решение от тунелното преминаване.

Обсъждания на ново трасе и търсене на по-евтин вариант е свързано с нови експертизи и издаване на ново решение по ОВОС.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

През 2008 г. с издаденото решение по ОВОС и направените екологични анализи, България се е съобразила с експертните оценки. В процеса на разработка на проекта се оказва, че той не е най-щадящият за природата, но при вариант изготвяне на нов проект, трябва да се докаже, че предложеният нов вариант е по-добър от предходния, това ще означава и нов ОВОС.

д-р, урб. арх. Жана Стойчева – Център за изследване на демокрацията

Обръща внимание на необходимостта от изграждане на двата пътя Русе - Велико-Търново и Русе - Шумен, като възможност за развитие на Североизточна България. За арх. Стойчева, изграждането на тунела под Шипка не би следвало да бъде приоритетен обект за финансиране и изграждане през периода 2014-2020 г.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Ако отпадне изграждането на тунела под Шипка, ще трябва да се връщат пари, а двата пътя в Североизточна България са важни и трябва да се изградят. Заемите, които ще се изтеглят за изграждане на пътищата, ще бъдат при ниски лихви.

Цветан Симеонов – Българска търговско-промишлена палата

Правителството пренебрегва една трета възможност за финансиране на важни за държавата проекти, а именно публично частното партньорство. Трайно се създава впечатление, че при провеждане на международни разговори и срещи с чуждестранни партньори, българското правителство не може да представи списък с важните за България проекти, които се нуждаят от финансиране. Необходимо е да имаме проектирани, готови, инфраструктурни проекти, които да се поставят на масата при преговори с представители на други държави.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Действително, България няма проектна готовност да представи готови проекти за финансиране. За да се засили интереса на бизнеса към финансиране на инфраструктурни проекти е важно да има изградени „Тол“ системи, без тях не може да има публично-частно партньорство. Това е също приоритет, който трябва да се случи през следващия програмен период. Чрез финансиране от Оперативна програма „Транспорт“, в следващия програмен период може да се търси възможност за финансиране на „Тол“ системите.

Камен Колев – Българска стопанска камара

Постави въпроса за вертикалните връзки, освен тунела „Шипка“, предвижда ли се изграждане на друг проект надясно към Черно море, така че да се използва

Черноморската стратегия като възможност за финансиране на такъв проект. Възможно ли е да се помисли за друг вертикален коридор, от Силистра през Ришкия проход, който да слезе до Кавала, като по този начин се осигурява възможност за изграждане на трансгранични връзки с останалите страни от региона.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Ще се направи проверка по отношение на направеното предложение и възможностите за финансиране по линия на Черноморската стратегия, в нея има различни транснационални програми, но няма възможност за финансиране строителството на пътища.

Илиана Захариева – Агенция „Пътна инфраструктура“

В основния документ, касаещ Черноморската стратегия, като участък за изграждане в България е посочен път 1-5 - пътя Русе-Свиленград, по-късно е посочено друго трасе 1-7. Участъците, за които се говори в Стратегията, не влизат в програмите.

Лазар Лазаров - Агенция „Пътна инфраструктура“

Става въпрос за магистрален проход през Ришкия проход. Към този момент за изграждането на такъв, с изготвяне на инвестиционно намерение за него, не е мислено.

проф. Митко Димитров – БАН, Институт за икономически изследвания

Необходимо е да се изгради цялата магистрална мрежа, която да осъществява връзките на страната поне със съседните столици, като част от общеевропейската мрежа. В тази връзка, развитието на Видин е задължително да бъде свързано с това, което румънците правят. Липсва връзката на София с Букурещ - шосейна и железопътна, както и връзката Дупница-Скопие.

Друг въпрос, който проф. Димитров постави, бе отдалечеността на магистралите от големите градове, покрай които те минават. Необходимо е да има изградени удобни връзки от градовете до магистралите. Това би натоварило бюджета, но е нужно да се случи, за да се завърши цялата магистрална мрежа.

За преминаването на Стара планина, в единия и другия ѝ край, са предвидени магистрала, но планината се минава на още 10-12 места, подчерта проф. Димитров. Неговото предложение е, в планинските участъци да се разширят пътищата, там където това е възможно, като се изгради до четирилентов път. По този начин ще се разтовари автомобилният поток и ще се даде възможност скоростта за преминаване да бъде увеличена.

Точка 2: Преглед на нормативната база в пътния сектор

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Точка втора е чисто експертна, свързана с промяна на нормативната база при проектирането на пътищата. Промяната се налага поради многото неактуални текстове, в които има остарели понятия, несъвместими със съвременните изисквания за проектиране.

**Докладчик по точката е заместник-министърът на регионалното развитие
г-н Ангел Петров**

В изложението си г-н Петров накратко представи проблемите, относно необходимостта от промяна на подзаконови актове, пряко кореспондиращи с измененията на Закона за изменение на Закона за движение по пътищата и Закона за пътищата, свързани с несъответствие между законовата рамка и подзаконовите актове, а именно Наредба № 1 и Наредба № 2.

В тази посока, уточни г-н Петров, са проведени срещи с цел синхронизиране между законовата и подзаконовата нормативна база. На тях, освен точките, предвидени за процедуране за съответствие, се поставят и проблеми, свързани с оразмеряване на пътните настилки, изискванията за кръгови кръстовища, габаритите по класове и пътните връзки. Оказва се, че доста от Наредбите - № 1,2,3,4 и 5 трябва да се променят съществено.

Г-н Петров постави на дебат въпроса дали да се пристъпи към процедуране само на съответствието, засягащо основно изменението на Закона за движение по пътищата и Закона за пътищата, или да се тръгне към изменение на всички посочени по-горе наредби. Ръководството на министерството предлага първо да се направи процедуране на това съответствие, а после да се върви към промяна на цялата нормативна уредба. Тази промяна обаче ще изисква както по-дълъг период от време, така и финансов ресурс.

Обсъждания по точката

Николай Иванов – Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“

Ако се тръгне на вариант козметични промени в наредбите, няма да се постигне успех. Необходимо е те изцяло да се преработят.

инж. Павел Диковски – Браншова камара „Пътища“

Г-н Диковски изрази мнението на пътната гилдия, че Наредба № 1 трябва да се преработи основно, в нея към момента има доста остарели текстове, промените, правени на парче по тях, няма да решат основните проблеми. Забавянето с няколко месеца, покрай цялостната промяна на текстовете, няма да бъде фатална.

Ива Таралежкова – Сдружение „Форум гражданско участие“

Предложението на членовете на сдружението, заяви г-жа Таралежкова, е свързано с необходимостта в тези Наредби да се предвидят възможности или стандарти за велоалеи в селищната и извън селищната територия на страната. Аргумент в полза на това предложение е желанието на населението в отделни райони на страната да се занимава с развитие на туризма и проекти, свързани с екологията.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Въпросите, свързани с велоалеите, са обект на измененията в посочените наредби, обект на дискусията. Липсата на съответствие между текстовете в наредбите и съвременните изисквания и състоянието на съвременния живот налагат тяхната промяна. Вероятно ще се върви към създаване на нови наредби.

Илияна Захариева – Агенция „Пътна инфраструктура“

Промяната е добре да се направи цялостно, и най-вече по отношение на Наредба № 1. За Наредби № 3 и № 4 има възможност да се вмъкнат текстове, но това ще доведе до противоречия с текстове на други нормативни документи.

Лазар Лазаров - Агенция „Пътна инфраструктура“

По отношение на промяна на наредбите, досега се е работело на парче, от което произхожда компилация, затрудняваща проектантите. В процеса на проектиране те се сблъскват с трудности, които впоследствие се изчистват административно. С помощта на проектантските организации, научните звена и университетите, нормативната уредба трябва изцяло да се преработи, като бъдат допълнени новостите.

Николай Иванов – Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“

Г-н Иванов направи уточнението, наред с промяната на Наредба № 1, да не се пропуска изменението и на Наредба № 2, както и въпросите, свързани с новата категоризация на пътищата.

Екатерина Захариева – заместник министър-председател по икономическа политика, министър на регионалното развитие и министър на инвестиционното проектиране

Нормативната уредба е остаряла и трябва да се пише наново, това бе заключението на г-жа Захариева.

В заключение, на финала на срещата, г-жа Захариева уточни, че това е първият Обществен съвет към Министерството на регионалното развитие и Министерството на инвестиционното проектиране, останалите ще бъдат в по-работен вид. Медиите могат да присъстват и заанапред, снимайки началото на срещите, но като цяло, съветите са работни експертни съвети, очаква се на тях да се вземат работни решения, да се водят дискусии.

Следващото заседание на Обществения съвет ще бъде на тема „Нормативната база в проектирането" и по нея се работи в Министерството на инвестиционното проектиране.

След приключване на дискусиите по точките от дневния ред, председателят на Обществения съвет - г-жа Екатерина Захариева, закри заседанието.

Заседанието завърши в 15.50 часа.

София,
18.09.2014 г.

Съставил: Жана Кадънкова

