
Министър Ангелкова представи ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ пред представители на неправителствения сектор, бизнеса и местната власт

Публикуван на: 30.09.2014



Във финална фаза на подготовка са проектите за изграждане на АМ „Хемус“ в частта от Ябланица до Ловеч, строежът на лот 3 на АМ „Струма“ в подучастъците Благоевград-Крупник и Кресна-Сандански, както и участъка Пловдив-Оризovo и жп възел Бургас от проекта за модернизация на жп линията Пловдив – Бургас. Строителството по тях може да започне още през пролетта на следващата година. В ход е техническата подготовка по останалите участъци от тези обекти, както и се работи по подготовката на другите приоритетни проекти по програмата. Това каза министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Николина Ангелкова по време на

представянето на новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. пред представители на неправителствения сектор, бизнеса и местната власт, и изпълнителната власт, вчера. По думите ѝ това е възможно, ако има компромис и единомислие на национално ниво за предложените приоритетни проекти.

„За нас, не е лесно да направим приоритизация на проектите, които ще се реализират в новия програмен период на програмата, но е нужно да се съобразим и с наличния финансов ресурс“, каза министър Николина Ангелкова. Към момента бюджетът на програмата е около 1,9 млрд. евро заедно с националното съфинансиране, а включените проекти в нея към месец юни са на обща стойност от около 4 млрд. евро. Ето защо през последния месец бе направена приоритизация на основата на приемственост на направените инвестиции по ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г., като тя е съобразена с принципите на европейската регионална политика за сближаване на регионите, както и с нуждите на българските региони, проектната готовност и сложността на проектите, като е запазен балансът между пътна и жп инфраструктура, и баланса за развитието на Южна и Северна България.

В жп сектора ще се работи приоритетно за завършването на направленията сръбска – турска/гръцка граници и Пловдив – Бургас. В програмния период 2014 – 2020 г. влизат проектите за модернизация на останалата част от трасето Пловдив – Бургас и участъците Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември. Министър Ангелкова обясни, че за да не остава трасето недовършено, частта Драгоман – София – Елин Пелин ще се финансира по Механизма за свързана Европа. По него са резервирани 406 млн. евро (заедно с националното съфинансиране) за България, които ще се използват за железопътни и водни проекти. За кандидатстване по Механизма се подготвят и жп трасето Видин – Медковец, както и проектът за подобряване на корабоплаването по р. Дунав, който е съвместен с Румъния. „Общата стойност на жп проектите по програмата е около 1 млрд. евро, без да включваме средствата по Механизма за свързана Европа, така че не можем да говорим за намаляване на инвестициите в жп инфраструктурата“, допълни Николина Ангелкова.

„Не сме спирали работата по лот 3 на АМ „Струма“, който е основен приоритет в пътния сектор в програмния период 2014 – 2020 г.“, подчерта министър Ангелкова. Подучастъците 3.1 (Благоевград – Крупник) и 3.3 (Кресна – Сандански), които са пътни, на практика са готови и строителството по тях може да започне следващата година. Участъкът 3.2, който обхваща Кресненското дефиле, в момента се проектира с вариант на тунелно преминаване през защитените зони. Съгласно националното законодателство, преди започване на тръжна процедура за строителството му, трябва да бъде направена нова процедура по Оценка на въздействието върху околната среда за времето на изграждане на обекта. По тази причина е предложено на Европейската комисия паралелно да се разработи алтернативен вариант на преминаване през Кресненското дефиле, който да следва максимално близо съществуващия път и паралелно с проекта за тунела, да бъде направен ОВОС и за него. По този начин, може да бъде изграден скоростен път позволяващ 100 км/ч, а индикативната стойност на проекта може да бъде намалена с около 270 млн. евро. „Важно е да се знае, че по реализирането на тунела се работи активно и разработването на алтернативен вариант няма да забави проекта. Изключително много разчитаме на неправителствения сектор, с който да консултираме всеки етап на подготовката и на двата варианта, за да изберем най-доброто решение, което след това да бъде представено за одобрение и на Комисията“, допълни Николина Ангелкова.

„Проектите за изграждане на АМ „Калотина – София“ и пътят Видин – София са изключително важни, но не разполагаме с достатъчен финансов ресурс. По тази причина се търсят други възможности за тяхното реализиране, включително и със заем от ЕИБ, но сме категорични, че те трябва да се изпълнят в максимално кратки срокове“, каза транспортният министър. По думите ѝ, за да се запази баланса на инвестициите и да се даде шанс за развитие на Северна България е предложено на ЕК цялата АМ „Хемус да

бъде включена в обхвата на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Предвижда се частта от Ябланица до пътя Русе - Велико Търново да се финансира от европейските фондове, а остатъкът до Белокопитово – със заем от ЕИБ. „Истината е, че строителството по АМ „Хемус“ може да започне още следващата година, по нея няма сложни тунели, а трасето не навлиза в НАТУРА. Всичко това превръща проекта в много реалистичен вариант за бързо усвояване на средства по новата оперативна програма“, обясни Николина Ангелкова. Другият приоритет в пътния сектор е изграждането на тунела под връх Шипка, стана ясно по време на обсъждането.

„Като един от най-успешните проекти, през новия програмен период е включен целият трети лъч на софийското метро“, съобщи Николина Ангелкова. В периода 2014 – 2020 г. приоритетно ще започне работа по участъка бул. Янко Сакъзов до кв. Красно село.

Съвместно с Джаспърс се работи по разработване на Мултимудална транспортна стратегия, което е предварително условие по Споразумението за партньорство с ЕК. Също така е предложено, по линия на Техническа помощ на програмата, ЕИБ да разработи стратегия за таксуване по пътната инфраструктура (т.нар. тол система). Министър Ангелкова обясни, че тя е много важна, за да има информация държавата какъв трафик да очаква по всяко от направленията. „Това е основен документ на база, на който можем да търсим публично-частно партньорство, защото всеки инвеститор се интересува на първо място от възможностите за възвръщане на своето капиталовложение“, допълни тя.

Участниците в срещата приветстваха прозрачността и диалогичния подход при подготовката на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.