
Ивайло Московски: Изграждането на лот 3 на АМ „Струма“ е един от най-големите ни приоритети

Няма да допуснем забавяне в подготовката на проектите по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „Строител“, 16 април 2015 г, с министъра разговаря Десислава Бакърджиева

– Г-н Московски, до края на 2015 г. трябва да приключи изпълнението на ОП „Транспорт“. Предстои и много работа по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Ще успеете ли да се справите с тези предизвикателства?

И през тази година усилията ни са насочени в двете направления. Продължаваме изпълнението на проектите по ОП „Транспорт 2007 – 2013“ (ОПТ), в т.ч. ускоряваме темпа на разплащане и засилен мониторинг на рисковите проекти до окончателното им завършване. Паралелно с това стартираме и изпълнението на проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020“ (ОПТИ).

Основно предизвикателство за успешното приключване на ОПТ остава преодоляването на натрупаното закъснение при проектите, които идентифицирахме като рискови. Даваме си ясна сметка, че съществува вариант част от дейностите по трите рискови обекта от жп сектора да останат за приключване след края на 2015 г. Това са проектите „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай – Свиленград“, „Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив – част от Трансевропейската железопътна мрежа“ и „Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“. Ако се случи този сценарий, средствата за проектите ще трябва да бъдат осигурени от бюджета на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ или чрез заем от Европейската инвестиционна банка.

За проектите в пътния сектор – АМ „Марица“, лотове 1 и 2, и АМ „Струма“, лотове 2 и 4, има поети ангажименти от изпълнителите и е създадена организация за навременното им приключване в срока на допустимост на разходите за ОПТ. При изграждането на Западната дъга на Софийския околновъстен път е налице забавяне с избора на изпълнител за лот 2. Поради неочакваните обстоятелства се предвижда проектът да бъде финансиран по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Изграждането на обходен път на Габрово в момента е в процес на оценка от Европейската комисия. За него планираме частично финансиране по ОП „Транспорт“ до края на настоящата година и довършване с национални средства след 2015 г.

– Какъв е напредъкът при рисковите жп проекти?

Общият физически напредък по проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив – част от Трансевропейската железопътна мрежа“ е 42,8%. За отделните позиции той е различен. Строителството при позиция 1 – жп участък Септември – Пазарджик, е достигнало 39,5%. Най-нисък процент на изпълнение има при позиция 2, която обхваща трасето Пазарджик – Стамболийски – 27,5%. Най-голям напредък е постигнат по позиция 3, в отсечката Стамболийски – Пловдив, която е реализирана на

57%. Позиция 4 „Проектиране и изграждане на системите за сигнализации в участъка Септември – Пловдив и телекомуникации София – Пловдив“ е на 47%. Очаква се строителните договори по позиция 1 и 2 да завършат до края на 2015 г., а за позиции 2 и 4 съществува вариант някои от дейностите да завършат през 2016 г.

Цялостният напредък по проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“ е 60%. Позиция 1 – жп отсечка Михайлово – Калояновец, е приключена на 100%. Позиция 2 – в участъка Стара Загора – Завой, е завършена на 93%, а позиция 3 – Церковски – Карнобат и Карнобат – Бургас, на 76%. Съответно позиция 4 „Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Стара Загора и Нова Загора и изграждане на система за телеуправление на ТПС (тягови подстанции), СП (секционни постове) и СР (секционни разединители) от ЦДЦ (централен диспечерски център) – Пловдив“ е достигнала 2%. Очаква се строителните договори по позиция 2 да завършат и да бъдат разплатени до края на 2015 г., а позиция 3 и два от договорите за тягови подстанции да завършат през 2016 г. Тяговите подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол, както и жп възел Бургас ще бъдат реализирани със средства от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в рамките на втората фаза от проекта.

Общият физически напредък по проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай – Свиленград“ е 65%. Съответно по отделните трасета изпълнението е: позиция 1 (фаза 4.1): жп отсечка Димитровград – Харманли – 72%; позиция 2 (фаза 4.2): жп отсечка Харманли – Свиленград – 63%; и позиция 3 (фаза 4.3) – „Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата тягова подстанция в Димитровград“ – 59%. Очаква се дейностите по позиция 2 да приключат до края на 2015 г., а останалите строителни договори да завършат през 2016 г., тъй като при тях има натрупано забавяне, свързано с отчужденията на имотите, попадащи в обхвата на проекта.

– **През март стартираха строителните дейности на жп гарата в Бургас. Ще може ли проектът да получи пълно финансиране по ОПТ?**

Безвъзмездната финансова помощ, осигурена от ОП „Транспорт“ за проекта „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“, възлиза на около 7,2 млн. лв. без ДДС и 10% непредвидени разходи, които трябва да бъдат усвоени до края на настоящата година. Още при одобрението му сме преценили, че има риск малък процент дейности да не бъдат изцяло завършени през 2015 г. В такъв случай строителните работи ще бъдат финансирани със собствени средства на бенефициента НК „Железопътна инфраструктура“. Очакваме дължимите след 31.12.2015 г. плащания по договора да не са в голям размер и цялото осигурено финансиране от ОПТ да бъде усвоено.

– **Какво е физическото изпълнение на изграждащите се участъци от автомагистралите „Струма“ и „Марица“?**

Както знаете, лот 1 на АМ „Струма“, който обхваща трасето от Долна Диканя до Дупница, е изцяло завършен. Участъкът от 13,8 км до пътен възел Дупница-север е във временна експлоатация от юли 2013 г. За оставащите 3 км от август 2013 г. е издаден Акт 15. Те могат да се въведат в експлоатация, след като лот 2 получи Акт 16. Предстои финализиране на документацията за издаване на Акт 16 за целия участък от магистралата след окончателното приключване на отчужденията.

Относно лот 2 Дупница – Благоевград (37 км) физическото изпълнение е 50%. Очакваме той да бъде завършен до края на октомври т.г. Лот 4 Сандански – Кулата (14,7 км) е изпълнен на 56,4% и трябва да бъде готов до 31 юли 2015 г.

Продължава работата и по двата лота на АМ „Марица“. Лот 1 Оризово – Димитровград е готов на 65%, като срокът за неговото завършване е до 30.06.2015 г. Той бе удължен

предвид настъпилите форсмажорни обстоятелства в резултат на големите количества валежи през 2014 г. Лот 2 Димитровград – Харманли е завършен на 88,7% и очакваме да бъде готов до началото на юни.

– **Очаквате ли финансови корекции по някои от проектите? Ако да, кога ще има яснота какви и на каква стойност са те?**

С оглед приключване на проектите, финансирани през програмен период 2007 – 2013 г., предстои извършване на проверки от страна на Управляващия орган на ОП „Транспорт“, както и от други контролни структури – одитния орган, сертифициращия орган, Европейската комисия. Те не са започнали и все още не може да се каже дали ще бъдат констатирани грешки от страна на бенефициентите, за които да бъдат наложени финансови корекции.

– **Кога ще бъде подписан договор по ОПТТИ за изграждащия се участък на метрото по бул. „Черни връх“? Какви други проекти ще стартират до края на годината?**

Формулярите за кандидатстване за разширение на Софийското метро до бул. „Черни връх“ и за третата линия са в процес на подготовка от „Метрополитен“ ЕАД. Очакваме да бъдат подадени при нас за оценка и одобрение. Третият лъч на столичното метро е голям инфраструктурен проект и по тази причина подлежи на одобрение и от страна на Европейската комисия.

До края на годината очакваме да бъдат подадени формуляри за кандидатстване на проектите за лот 3 на АМ „Струма“ и за фаза II за модернизацията на жп линията Пловдив – Бургас.

– **Кога ще бъде избран окончателният вариант за лот 3.2 на АМ „Струма“?**

Изборът на вариант за лот 3.2 на АМ „Струма“ е част от процедура за Оценка на въздействието върху околната среда. Тя е в ход. Чрез нея ще бъдат сравнени предишният одобрен вариант (дълъг тунел) и новият вариант (с удвояване на съществуващия път в Кресненското дефиле). Кой от тях е допустим от екологична гледна точка, ще бъде ясно след издаване на решение по ОВОС в началото на 2016 г.

Дългият тунел е свързан с редица геоложки, икономически и други проблеми и дори да се окаже допустим от екологична гледна точка, не бива да подценяваме останалите фактори. Както вече многократно сме заявявали и аз, и министър Лиляна Павлова, първи приоритет е изграждането на лот 3 на АМ „Струма“. В случай, че останат свободни средства по пътната приоритетна ос, те ще бъдат използвани за финансиране на АМ „Хемус“ или тунела под връх Шипка.

– **Какви превантивни мерки ще вземете, за да не допуснете забавяния при изпълнението на проекти по ОПТТИ?**

Вярвам, че всички си научихме уроците от предходния програмен период и в този няма да допуснем забавяне в подготовката на проектите и старта на изпълнението. Сред превантивните мерки, които прилагаме, са редовните срещи с бенефициентите за отчитане степента на готовност на проектите и стриктното следене на спазването на предварителните графици за изпълнението им. Предвиждаме да осъществяваме и засилен мониторинг на управлението на договорите за строителство и надзор.

– **През 2015 г. ще стартира ли проект по Механизма за свързване на Европа?**

При първата обявена покана по Механизма за свързване на Европа за сектор „Транспорт“ през февруари 2015 г. бяха подадени два големи железопътни проекта. Кандидат по тях е Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Това са проектите „Модернизация на жп линията София – Елин Пелин“ и „Развитие на жп възел София: железопътен участък

София – Волуяк“.

От друга страна, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД) е партньор по два проекта по Механизма за свързване на Европа. Първият е „Феървей“, по който -ИАППД участва съвместно с още 5 държави – Австрия, Словакия, Унгария, Хърватия и Румъния. Целта на проекта е да се направят пилотни проучвания за постигане на хармонизирано поддържане на река Дунав и плавателните ѝ притоци. Вторият проект, по който ИАППД е партньор с Румъния, е „Техническата помощ за ревизиране и допълване на предпроектното проучване за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на р. Дунав“. Водеща роля в този проект има румънската страна.

Отделно по първата покана за набиране на проектни предложения по механизма в сектор „Транспорт“ бяха подадени и 6 предложения от частни организации и фирми.

Очаква се до средата на 2015 г. да продължи работата по оценката на проектите от страна на ЕК и тогава ще стане ясно кои ще получат финансиране.

– Наскоро обявихте, че ще бъде изграден интермодален терминал във Видин. Кога ще стане ясно в какво направление ще се развива проектът? Какво се случва с обектите в Пловдив и Русе?

През март заедно с колегите от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ стартирахме подготвителни дейности за изграждането на интермодален терминал във Видин, който да съчетава автомобилен, речен и железопътен транспорт. В момента прочуваме мястото, на което да бъде изграден, тъй като имаме 3 варианта. Веднага след това ще започнем проектирането му и се надявам следващата година да стартира реалното строителство. Планираме инвестицията да е около 10 млн. лв., които ще бъдат осигурени от бюджета на ДП „Пристанищна инфраструктура“.

Със средства от ОП „Транспорт“ финансираме изграждането на интермодален терминал в Пловдив. Договорът за проектиране и строителство е сключен на 23.05.2014 г. Работните проекти са готови и очакваме да бъде издадено разрешение за строеж от Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Срокът за завършване на терминала е 6.11.2015 г.

Сега се изпълнява и проект за подготовка за изграждането на интермодален терминал в Русе. На 7.01.2015 г. е подписан контракт за изработване на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП и подготовка на отчуждителните процедури със срок до 30.06.2016 г. Изпълнителят е заявил готовност дейностите по договора да бъдат завършени до края на 2015 г. През 2016 г. се предвижда да започне строителството на терминала в Русе.

– Какво предвиждате през 2015 г. за развитието на пристанищната и летищната инфраструктура?

Миналата година беше добра за българските авиокомпании, които продължиха да разширяват обема на извършваните превози на пътници от и до България. През 2015 г. наши самолети успешно оперират и на трети пазари. Една от основните ни задачи е създаването на политики и условия за запазването на тази тенденция, като работим и за привличането на повече чужди авиокомпании на българския пазар и откриването на нови дестинации. Основен приоритет е и поддържането на високи нива на безопасност и сигурност на полетите. Като част от мерките за постигане на целите през годината планираме стартирането на редица проекти за развитието на летищната инфраструктура. Най-големите са за летище София, където ще се изгради автоматизирана система за перонно осветление, ще се разшири антиобледенителната площадка и ще започне строежът на нова скоростна пътека за рулиране. Предстои поръчка и доставка на два нови пътнически ръкава и модернизиране на системата за полетна информация. Изпълнението на тези проекти ще увеличи капацитета на аеропорта, ще подобри безопасността и сигурността на полетите и обслужването на пътниците.

За летищата във Вар-на и Бургас за тази година са предвидени инвестиции в инфраструктурата, рехабилитация на пероните, пътеките за рулиране, дренажната система на пистите, модернизация на светлинната система и др. За летището в Пловдив предстои избор на изпълнител за изготвянето на концесионните анализи. За аерогарата в Горна Оряховица очаквам в най-скоро време да ми предоставят актуализираните анализи. Стремим се да правим балансираны инвестиции както в морските пристанища, така и в тези на река Дунав. Също така ще търсим варианти за партньорство с частния сектор посредством отдаване на някои пристанищни терминали на концесия. В момента извършваме подготвителни действия за отдаване на концесия на Русе-изток, Видин-център и Зимовника в Русе. Пристанище Варна също е потенциален обект на концесия. Преди около месец с решение на Министерския съвет беше прекратен договорът за концесия на пристанище Русе-запад. По тази причина започваме нова процедура за концесионирането му.

По ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ се предвижда изпълнението на проекти за модернизация и изграждане на съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в българските пристанища с национално значение, повишаване качеството на аеронавигационните данни и информация и подобряване на управлението на околната среда в областта на гражданското въздухоплаване.

– Какви възможности ще имат строителите през 2015 г.? Какви търгове предстоят?

Важно е да се отбележи, че процедурите за строителство се обявяват от бенефициентите на програмата, а не от нас като Управляващ орган. По Оперативна програма „Транспорт“ бяха обявени открити процедури по ЗОП за изготвяне на идеен проект за участъка в Кресненското дефиле от лот 3.2 на автомагистрала „Струма“ и за избор на изпълнител за извършване на допълнителни строителни работи на обект АМ „Марица“, лот 1 Оризово – Димитровград. По ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ са обявени процедури за супервизия на проектиране и строителство на автомагистрала „Струма“, лот 3.1, супервизия на проектиране и строителство на автомагистрала „Струма“, лот 3.3, и проект за разширение на метрото в София – трета метролиния, I етап.