**Изказване на министър Лиляна Павлова от участието в 11-тата годишна конференция „Стратегическа инфраструктура и инвестиции“**

2016 година ще бъде годината на „презареждане“ от няколко гледни точки. От гледна точка на управление и администрация на пътния сектор това ще бъде годината на едно ново начало, при което, ако следим тенденциите от последните седмици, предстои преструктуриране, а именно сливането на дейностите и функциите по подготовка, управление и изпълнение на стратегическите пътни проекти, като Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти“ бъде закрита в този си вид и се влее в Агенция „Пътна инфраструктура“. Това е проект, който се узаконява от Народното събрание и в следващите седмици ще приключи неговото приемане, така следващите месеци ги отдавам на преструктурирането на сектора. Структурирането на един нов модел в управлението на стратегическите пътни проекти.

Ключовите приоритети: духът на приемственост - да осигурим плавен преход и стабилност и да направим необходимото всичко това, което е постигнато от НКСИП, а то беше изключително много, да бъде прието, доразвито, а това което предстои е АПИ да го поеме и рестартира с нови сили.

Важно е да не забавим темпото и да продължим усилията си в това, което неведнъж сме казвали – България трябва да се възползва от важната си и стратегическа позиция на държава на кръстопът, през която минават 5 от европейските коридори по стария подход, а след като вече са окрупнени - два. Трябва в максимална степен да се възползваме от позицията си и да направим така, че преминаването през България да бъде ефективно, но да бъде в контекста на стратегическото развитие. Имаме приета Стратегия и работим по нея. Основен приоритет в нея са няколко направления: довършване на магистралния пръстен, довършване на транзитните коридори, хоризонтални и вертикални връзки, които минават през страната ни. Това остава наш основен приоритет, като номер 1 безспорно е изграждането на АМ „Хемус“ и довършването на АМ „Струма“ в едно с вертикалните връзки Русе – Велико Търново, Видин - Враца и София - Калотина, тунелът под връх Шипка, както и разбира се усилия в подобряване на състоянието на пътищата в цялата страна.

Какво правим в конкретика:

Пак казвам думата „презареждане“. Ясно е че нямаме европейско финансиране. Европейската солидарност за тази базисна инфраструктура е все по-малко. За целия програмен период, ресурсът с който България разполага до 2020 г. по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ е общо 670 млн. евро. Ясно е, че с тази сума няма да можем да направим и магистрала „Хемус“, но като приоритет за нас преди всичко остава довършването на лот 3 на магистрала „Струма“, разделена на 4 подобекта, два от които вече се изграждат: участъкът от Благоевград до Крупник, за който имаме избран изпълнител и да се надяваме още тази година да започне самото строителство, след приключване на отчуждителните процедури.

За участъка от Кресненското дефиле до Сандански също имаме избран изпълнител и след успешно приключване на отчужденията още тази година ще започне строителството. Текуща е тръжната процедура за тунела на Железница. И най-важното през тази година е да изпълним всички законови изисквания и да намерим най-доброто екологично и техническо решение за преминаване на дефилето – тези най-критични 20 км от магистрала „Струма“. Проектът вече е готов. Процедурата по ОВОС е в ход. Благодаря на министър Ивелина Василева за подкрепата в този процес. За нас е важно тази процедура и обществените обсъждания да минат, да защитим и екологията, но да защитим и изпълнението на проекта и финансовия ресурс, и най-важното да защитим човешкия живот. Всяка седмица там имаме инцидент. Най-важното е да спасим човешките животи от този интензивен трафик там. Така че топ приоритет за следващите месеци е именно екологичната оценка и завършването на този етап, надявам се до края на годината, да получим подкрепата на Европейската комисия и от следващата година да започнем процедурата по избор на изпълнител и строителство на този последен най-критичен и най-важен участък на „Струма“. С него и с довършването на втората част на Западната дъга европейското финансиране по ОПТТИ 2014-2020 се изчерпва.

Оттук нататък усилията ни са насочени към това със средства от бюджета и допълнителни приходи да продължим да изграждаме и поддържаме стратегическата инфраструктура. Топ приоритет – това е магистрала „Хемус“. Независимо, че се наложи спиране на обществената поръчка за магистрала „Хемус“ поради липса на финансиране, включително и за да изчистим всякакви съмнения върху нея, това ни дава и една добра възможност да преосмислим, да променим и където се налага и да препроектираме този обект, така че да можем да го осъществим с бюджетни средства, като разбира се той ще остане магистрала. Ще търсим варианти за частично препроектиране и намаляване на най-тежката инфраструктура, за отпадането на тунели при намаляване на проектната скорост. Първите 60 км са разделени вече не на 2, а на 4 участъка. Първият участък от 10 км е участъкът от Ябланица до Боаза. За него имаме готово препроектиране и документация и след приключване на всички процедури, надявам се най-късно през месец юни, ще имаме възможност да обявим тръжните процедури за избор на изпълнител. За останалите 3 участъка – до разклона Плевен-Ловеч, които са разделени на няколко подучастъка от средно по 15-17 км, екипите ще търсят подходящи варианти за препроектиране и оптимизиране на разходите, като в максимално кратки срокове и, разбира се, при изменение на ОВОС – предстои избор на изпълнител. Това ще бъде топ приоритет в работата на АПИ за следващите месеци.

Следващ много важен ангажимент за тази година, е довършването на избора на участък и всички съпътстващи процедури на направлението Русе - Велико Търново. Това е изключително важен участък. Имаме вече готов идеен проект и започваме обсъждане за приемането на това трасе, Оценка за въздействие върху околната среда, подробен устройствен план, парцеларен план и т.н., за да процедираме вече към отчуждаване на имотите. Това направление ще разделим на 3 лота и, имайки предвид, че нямаме финансиране за него, ще търсим финансиране от бюджетните средства. Ще започнем с най-критичния участък. Това е бъдещият обход на гр. Бяла, който по ред и приоритет ще бъде първи и с него ще започнем изграждането на направлението.

Следващото приоритетно направление това е София - Видин, най-вече в участъка Враца - Видин. То също ще бъде разделено на няколко участъка. За него отново нямаме европейско финансиране. Ще започнем с най-приоритетния – обхода на Димово, който е част от магистралното направление Враца- Видин и част от европейския транспортен коридор, който искаме да изградим. По него приключваме Доклада за въздействие върху околната среда.

Както виждате усилията на правителството са насочени към Северна България със специален фокус Северозападна България, затова и следващият важен приоритет е участъкът София - Калотина със специален фокус на участъка от Драгоман до границата. Трябва да довършим отчужденията и да стартираме процедура по избор на изпълнител. Участъкът от Драгоман до границата със Сърбия е дефиле, не по-малко сложно от Кресненското, за което има сериозни предизвикателства по преминаването му. Именно върху него приоритетно сме концертирали усилията си.

Не сме забравили ангажимента към туризма по нашето Черноморие затова следващ приоритет е довършването на отчужденията и започването на процедура за избор на изпълнител за направлението Бургас - Слънчев бряг със специален фокус обхода на Ахелой, който е най-невралгичната точка с най-много задръствания и инциденти, както и участъкът Поморие - Ахелой от това направление, за тази година.

Това са ключовите стратегически приоритетни проекти като ново строителство, върху които фокусираме усилията си за тази година. Паралелно с това няма да забравим поддържането на малките пътища. С допълнителните приходи, които очакваме от повишаването на цената на винетките, разработваме специална програма за целенасочено финансиране на определени райони. В средата на април ще представим равносметката на зимния период. Ще направим стандартната рехабилитация на пътищата, пострадали след зимата. Със средствата от очакваното увеличение на приходите от винетните стикери ще направим специална програма с фокус възстановяването на няколко приоритетни пътни участъка, като ще положим повече усилия в Северозападна България. Това беше и целта от увеличението на винетките – да се смени подхода, не просто да правим кръпка върху кръпка, понеже това е палиативно решение, а малко по малко с увеличените приходи да се подобри лошото състояние най-вече на третокласната пътна мрежа, която оттук нататък ще бъде във фокуса, когато говорим за текущ ремонт и поддържане на пътищата. Това е новият подход който ще прилагаме оттук нататък в поддържането на пътищата.

Няма да забавим и старта на проектите за рехабилитация и реконструкцията на стратегически обекти които ще стартираме по Оперативна програма „Региони в растеж“ до 2020 година. 12 приоритетни проекта бяха избрани, подготвени и подадени от АПИ и докато тече процеса по тяхното одобряване АПИ има възможност да подготви и стартира обществени поръчки за избор на изпълнител. Така че още тази година се надявам да има работа за строителния бранш и да започне рехабилитацията на тези 12 ключови отсечки .

Друг много важен стратегически проект за развитието на пътната – промяната на новия модел по отношението на събиране на таксите за пътища и приетата от правителството Стратегия. Изказвам лагодарности към екипа на Световна банка, който ни помогна не само за Стратегията, но и да развием дългосрочна визия за модела и подобряването на системата за управление и стопанисване на пътища, а именно смесения модел. Сега трябва да започнем самата реализация на избрания план. Надявам се следващите седмици да можем да обявим поръчка за избор на изпълнител, който да разработи софтуерно и хардуерно и да внедри системата за заплащане използването на републикански пътища на принципа на изминатото разстояние за всички превозни средства над 3,5 тона. Автомобилите под 3,5 тона няма да заплащат за изминато разстояние. Те ще бъдат на винетна система, като винетката ще бъде електронна. Това със сигурност ще минимизира кражбите и злоупотребите, които станаха актуални напоследък. Така че въвеждането на електронна система ще ни осигури по-добра събираемост и контрол. Това ще реши и една друга несправедливост, за която много пъти сме говорили, а именно изтичането на давността на винетките в края на календарната година. При въвеждането на електронна винетка това няма вече да е така, тя ще бъде за една година, независимо през кой месец е купена.

 По отношение на базираната на изминато разстояние система за заплащане от тежкотоварни превозни средства, тя ще бъде GPS/GNSS базирана за заплащане на изминато разстояние по два начина – или чрез onboard unit (бордово устройство), което може да бъде закупено от нас. Ако е налично в превозното средство, отговаря на GNSS системата или е приложимо, ще може да бъде използвано същото. Няма да задължаваме да бъде закупувано такова. Даваме възможност на транзитно преминаващите да не си купуват onboard unit, а да използват т.нар. предварително заплатени маршрутни карти. Те ще могат да бъдат закупувани онлайн, от доставчици на електронни услуги, на границата, на бензиностанции, на пунктове за разпространение, пощи, чрез специален тип touch screen системи. Надяваме се по този начин да създадем максимално гъвкава система за заплащане на ТОЛ таксата.

От 20 000 км пътища планираме ТОЛ системата и електронната винетна система да не се прилагат за всички републикански пътища в страната. Ще се прилага за тези републикански пътища, за които тя е задължителна – магистрали и пътища първи и втори клас. От третокласната мрежа ще се прилага само за тези пътища, по които преминава транзитен трафик и е налице преминаване на тежкотоварни превозни средства. Това означава, че от общо 20 000 км около 17 000 км ще бъдат пътищата, за които ще се дължат винетни или ТОЛ такси. Останалите около 3000 км, които са малки локални пътища, водещи до малки населени места, по които не се генерира транзитен трафик и на които няма алтернатива за достъп до даденото населено място, няма да се дължи такава такса. Това е нашата подадена ръка към търсенето на по-справедлив подход – този, който пътува повече, който руши повече, да заплаща повече и в същия момент да облекчим малките населени места.

Анализите показват, че можем драстично да увеличим приходите. Средногодишно имахме приходи от 200 млн. лв. от винетки. С увеличението на цената тази сума може да нарасне до 250-260 млн. лв. годишно. При смяната на модела, при въвеждането на ТОЛ такса за изминато разстояние, очакваме през първите години като минимум тази сума да се удвои или утрои, а в годините напред, при пренасочване на транзитния трафик през нашата страна като надеждна транзитна държава, при доизграждане на магистралния пръстен, подобряване на републиканската пътна мрежа и увеличението на трафика, тези приходи могат да бъдат увеличени още повече.

Агенция „Пътна инфраструктура“ ще бъде възложител на изграждането на системата. Тя ще изгради специален информационно-ситуационен център. В него ще работят съвместни екипи на АПИ и Пътна полиция. 50 съвместни напълно оборудвани мобилни екипа ще патрулират единствено с цел следене изпълнението на ТОЛ системата. Ще има допълнително разположени 50 мобилни камери, нови 100 рамки към съществуващите изградени и поставени 250 рамки с камери на територията на цялата страна в обхвата на републиканската пътна мрежа. По този начин смятаме, че ще може да бъде осигурено покритието на тези 17 000 км пътища, за които се променя подходът по отношение на събиране на таксите.

Наш основен приоритет е пътната безопасност. Продължават усилията в това всички действия, които правим за рехабилитация, строителство на пътища, мерки за безопасност да са насочени именно към пътната безопасност. Това е причината да приоритизираме най-конфликтните и критични участъци. Екипите правят ежегодния преглед кои са най-невралгичните точки с най-тежките произшествия, за да може там да фокусираме усилията си с допълнителни знаци и мантинели и всичко, което е необходимо да бъде направено.

Надявам се до края на годината кардинално да изменим подхода за проектиране и за безопасност в пътния сектор. Нещо, което ни липсва. Една нормативна уредба, която прилагаме неактуализирана от много години и затова трябва да я актуализираме според изискванията на съвременните стандарти. Затова до края на годината сме си поставили амбициозната задача радикално, иновативно, с нови технологии да изменим наредбите и правилата за проектиране и строителство именно с оглед въвеждане на най-новите и строги изисквания за пътна безопасност. Това остава наш основен приоритет. Трябва да имаме добра услуга към гражданите, добри пътища и максимална безопасност на всички пътуващи по тях.“