

ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Булевард
“Тодор Каблешков”, София

Основна информация

Заглавие: Булевард Тодор Каблешков - Източна София
Сектор: Икономическо и социално единство – Бизнес ориентирана стратегия за инфраструктура

Цели:

Глобална цел(и):

Създаване на инфраструктура, свързана с транспортния бизнес, с цел да се насърчи икономическия и структурния растеж в южната част на София и да се подпомогне развитието на малки и средни предприятия (МСП) в района.

Цели на проекта:

- Изграждане на нова пътно - транспортна връзка
- Свързване на съществуващи периферни пътища
- Създаване на по-добър бизнес климат за МСП
- Увеличаване на пътната скорост
- Намалване на замърсяването

Партньорство по присъединяване и приоритетите по НППА

Проектът се е насочен към краткосрочните и средно срочни приоритети, определени съгласно с икономическите и социални критерии от Партньорството по присъединяване – насърчаване на конкурентноспособността посредством пазарно реструктуриране на предприятията; мерки за подобряване на бизнес средата и стимулиране на вътрешните и външни инвестиции чрез изграждането на инфраструктура свързана с бизнеса

Принос към Националния план за развитие

Проектът съответства на частите “Подобряване на конкурентно способната сила на Българската икономика” и “Бизнес инфраструктура”. Проектът е съгласно е районния и общински План за развитие и съответства на следните приоритети: ефективно използване на ресурсите, увеличаване на

износа, привличане на инвестиции, равностойно развитие в различните части на района.

Описание

Ситуация

В южната част на София има три зони с научни институти и много МСП, а именно – район Витоша, район Червена звезда, район Изток. Понастоящем транспортът се осъществява използвайки или пътища с лошо качество в района или увеличаване на маршрута посредством обходни пътища през централната част на града. Това затруднява бизнес връзките. През последните 10 год. много нови предприятия бяха учредени и сега работят там. Добрата транспортна инфраструктура ще привлече нови частни инвеститори да стартират в района нови бизнес дейности и да подпомогнат развитието на вече работещите предприятия. Освен това с изграждането на тази връзка, булевард Тодор Каблешков ще свърже посочените три района с високо развитата Северна индустриална зона и тази разположена в квартал Красна поляна. Пътно-транспортна връзка е с дължина 900 метра и е разположена между ул. “Шиварски проход” и Симеоновско шосе в източната част на бул. “Тодор Каблешков”.

Съпътстващи дейности:

Ревизираното Партньорство по присъединяване 2000 дава указания за пред-присъединителната помощ съгласно програмата ИСПА, което да допринесе за подготовката на България за присъединяването в областта на икономическата и социална сплотеност Мерките по транспорта съгласно програмата ИСПА, които съответстват на този проект са: *“Насърчаване на устойчивата подвижност, и в частност тези които представляват проекти от съвместен интерес на критериите No 1692/96/ЕС и тези, които дават възможност на страната бенифициент да изпълни целите на Партньорство по присъединяване; Това включва взаимно свързване и взаимоотношения на всички национални мрежи а така също и с*

транс-Европейските мрежи заедно с достъпа до такива мрежи.”

Изграждането на източна част на бул. Тодор Каблешков ще даде възможност за използване на четвъртия пръстен на София и чрез обходния маршрут по булевард Цар Борис III, чийто пръстен е свързан с околновръстния път на София и в частност с транс-Европейския коридори N:4 и N:8.

Резултати:

- Маршрутът ще осигури възможност за високо скоростна връзка между Югозападните и Югоизточните части на град София;
- Отклоняване на уличното движение от центъра;
- Положително екологично въздействие посредством намаляване на шума и емисиите от превозните средства в централната част;
- По-добри връзки за бизнес пътуванията;
- Всички МСП, разположени в района ще извлекат полза от по-добрия достъп до клиенти; Намалено време за пътуване.

Дейности:

- Строеж на пътища
- Възстановяване на връзките към съществуващи пътища
- Осветяване на улиците
- Канализация на пътищата
- Мониторинг
- Създаване на институция с МРРБ и РП на община София

Институционална Рамка

Съгласно приетия **Закон за пътищата** (обнародван в Държавен вестник, том 26 през Март 2000 г.) от гледна точка на собственост, пътищата в България са държавна и местна собственост. Местните пътища са разделени на частни и общински. Общинските пътища са обществена общинска собственост. Местните пътища, както частните, така и общинските са отворени за използване от обществеността и осигуряват транспортни връзки от местно значение и връзки с републиканските пътища или



улицы. Законът за пътищата урежда всички въпроси свързани със собствеността, управлението и финансирането на пътищата в България. Общинските пътища се управляват от кмета, докато частните – от собствениците. Строителството, възстановяването и поддръжката републикански и общински пътища се финансира от държавния бюджет, общинския бюджет и от заеми и грантове.

Общините и собственици на частни пътища трябва да съгласуват всички техни проект с ИАП, в случай че последните се предвижда да се свързват републиканската пътна мрежа. Министерството на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ) е отговорено за формулиране и осъществяване на държавната политика в областта на планирането и създаване на пътна инфраструктура. Под неговата компетентност, той одобрява концепции, средно и дългосрочни програми за развитието на пътна мрежа. Изпълнителния директор на ИАП е отговорен за цялостното ден за ден управление на строежите по републиканските пътища в страната.. той има правото да координира и съгласява всеки инвестиционен проект, който предвижда прекосяването на републикански път.

Строителството, възстановяването и управлението на републикански и общински пътища се финансира от фондове от държавния бюджет, общинския бюджет и от заеми и грантове от международни финансови институции. Комисия, състояща се от представители на МФ, МРРБ и други организации решават в съответствие с установените критерии регионалното разпределение на тези средства, според представените предложения. Допълнителните средства за общинските пътища се правят достъпни посредством процент от данъците наложен върху горивата. Това понастоящем приблизително възлиза на 30 милиона лева годишно. Решението за финансиране се взема следвайки една процедура, която включва подаване на заявления от общините в стандартна форма, сортиране на молбите и даване на приоритети от

районната администрация, МРРБ и Съвета за регионално развитие към Министерския съвет..

Бюджет - 5.65 мил EUR **Приготвления по реализацията** Изпълняваща агенция

МРРБ
РП - Заместник министър
Ул. "Кирил и Методий" № 17-19
1202 София

hhasan@mrrb.government.bg

Изпълнителната агенция ще бъде Звеното за изпълнение и управление на проектите (ЗИУП) при МРРБ. Главната и отговорност ще бъде приемането на оферти, сключване на договори и процедури по изплащане. Техническият контрол върху реализацията на проекта ще бъде направена от вече създадената ЗИП при Столична община, разполагаща със съответните човешки ресурси за такъв транспортен проект.

ЗИУП-ът ще бъде отговорен за изпълнението на проекта ден за ден. В този аспект ЗИУПа ще осигурява че всички дейности които трябва да бъдат осигурени (договори за строителни работи, съоръжения да бъдат доставени, обучение да бъде осигурено) ще бъде предприето при строго съответствие с Практическото ръководство и ще бъде оторизирано за тези действия одобрени от РП при МРРБ.

Тъй като отговорността за техническото изпълнение е на община София ще бъде потвърдено пред делегацията на ЕО, че персоналът разполага с достатъчно квалифицирани експерти.

Ще бъде подписан меморандум между МРРБ и община София за техните точни отговорности от гледна точка на реализиране на проекта.

Ще бъде учредена Управляваща комисия по проекта за да осигури стратегическо ръководство на РП. Комисия ще се състои от представители на:

- МРРБ - 3 човека
- община София - 2 човека
- област София - 1 човек
- Делегация на ЕО- 1 човек

Управляваща комисия по проекта ще бъде председателствана от един от представителите на МРРБ.

Комисията ще бъде учредена незабавно за да се заеме с отговорностите по решаване на основните въпроси по проекта, такива като:

- Одобряване на условията към проекта;
- Одобряване на критериите използвани за избор на предприемач и инженер
- Одобряване на специфични дейности.

Персоналът на ЗИУП ще се нуждае от помощ по подходящ начин, за да завърши всички необходими работи по приемане на офертите и доставянето от Съответната Инстужижонална структура, по такъв начин осигуряваща Рамков доставчик, който ще работи в ЗИУП за 6 месеца и ще подготви необходимите тръжни документи по проекта.

Предприемачът и инженерът ще бъдат избрани следвайки тръжните процедури на Практическото ръководство.

Работодателят ще бъде МРРБ а бенефициента ще бъде община София.

Период на изпълнение

Започване на търга: Юли 2003
Започване на дейностите по проекта: Февруари 2004
Завършване на проекта: Декември 2004.

Равностойност

Осъществяването на проекта ще гарантира, че еднакви възможности ще бъдат дадени на жени и мъже и етнически групи.

Околна среда

Оценката на въздействието върху околната среда ще бъде подготвено чрез неговото възлагане от община София.

Главният екологичен ефект от изграждането на тази транспортна връзка за да се завърши четвъртия пръстен на София ще бъде намаляването на шума и вредните емисии в централната част на София.

Степен на възвращаемост

Икономическата бързина на възвращаемост може да бъде изчислена за индивидуалния проект.

Критерии за инвестиране

Каталитичен ефект:



Проектът, като приоритетно действие по присъединяването ще насърчи бизнес развитието в южните части на София и ще подобри ефективността на града като център на югоиточната област на България.

Ко-финансиране:

Ко-финансирането ще бъде осигурено в бюджета на община София.

Допълнително:

Изграждането на транспортните проекти, бе финансирано от продажба на ЕУРО бонове и приходи от приватизацията на общинска собственост.

Готовност на проекта и размер:

Подробен проект-в наличност, всички хидро-геологични и други проучвания са завършени.

Процедурите по придобиване на земята сега са в процес на осъществяване от столична община.

Устойчивост:

В дългосрочен план, проектът има елементи на устойчивост откъдето дата на присъединяване. Реализираният транспортен проект ще позволи използването на бул. Тодор Каблешков и следователно на четвъртия пръстен на град София. Булевард Тодор Каблешковна е включен в общия градоустройствен план като път с голям строителен приоритет, което показва неговата стратегическа важност. Шосето, ще бъде изградено в съответствие със съответните стандарти на ТЕМ. Изграждането на пътя ще отговаря на всички екологични изисквания. Бъдещите разходи по поддръжка и режимни разходи ще бъдат поети от районните общини.

Съответствие с условията за държавни помощи:

Проектът е в Съответствие с член 92(3)(а) на Римския договор по отношение на регионалната помощ

Принос към Националния план за развитие

Проектът ще подпомага съответните под-програми на Национален план за развитие на околната среда (бизнес ориентирана инфраструктура).

Условност и предпоставки

Условия

Проектът не може да започне, докато делегацията на ЕК не е удовлетворена от възможностите

както на Изпълнителната агенция при МРРБ и ЗИПа с бенефициент – община София. Те трябва да покажат на комисията че разполагат с подходящия персонал и други ресурси за осъществяване на проекта.

Подписването на Меморандум за разбирателство между Министерството на Регионалното развитие и благоустройство и община София, е необходимо условие, което ще определи техните способности да създават критерии за избор и тяхната роля в процеса на вземане на решение.

ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ФИША НА ПРОЕКТА

1. Логична матрична рамка в стандартна форма (задължителна)
2. Подробна схема за реализация (задължителна)
3. Разписание за подписване на договорите и плащанията за всяка четвърт за цялостната продължителност на програмата (включващ периода на плащанията) (задължителна)