



Съфинансирано от
Европейския съюз



Комитет за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ VI-то ЗАСЕДАНИЕ

Гранд Хотел „София“, зала „София“

27.01.2025 г., гр. София

ДНЕВЕН РЕД

- **Представяне на резултатите от междинния преглед на програма „Транспортна свързаност“**
- **Представяне на измененията на ПТС за 2025 г.**
- **Представяне на Годишния комуникационен план за действие (ГПД) за 2025 г.**

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ (*Ръководител на УО*): Добър ден на всички членове на Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“, на представителите на Европейската комисия, на Министерския съвет, на Министерството на транспорта и съобщенията и гости! Комитетът за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г., съгласно Заповедта на министъра на транспорта и съобщенията за определяне на поименния състав на Комитета, **има кворум** и може да започне работа.

Откривам Шестото заседание на Комитета за наблюдение по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

Уважаеми госпожи господа, уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“, добре дошли на нашето редовно заседание!

Ние започнахме на предишния Комитет за наблюдение една дискусия, свързана с това къде се намираме, какво може да се направи и как да вървим напред. Така че от тази гледна точка работата на днешния Комитет за наблюдение е едно естествено продължение на тази дискусия. Тя се извършва в контекста на направения междинен преглед на Програма „Транспортна свързаност“, едно изискване на приложимия регламент, който задължава държавите членки да извършват междинен преглед на всяка програма и да представят на Комисията оценка за резултатите от този преглед до 31 март 2025 г. Въз основа на резултатите от междинния преглед

се изготвя предложение за разпределяне на сумата за гъвкавост и се преценява необходимостта от изменение на Програмата.

Към момента на основание проведения междинен преглед е идентифицирана необходимост от изменение на Програмата, чрез която да се актуализира обхватът на дейностите и съответните индикатори, които измерват напредъка и реализацията.

Първоначално дефинираните приоритети се запазват, както и финансовото разпределение. Тук колегите ще говорят по-подробно за извършения анализ, но основните проблеми са свързани с невъзможността първоначално планираните дейности в обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по Приоритетна ос 1 да бъдат изпълнени в цялост поради генерирано забавяне и други проблеми. Първоначално определените дейности не могат да бъдат изпълнени поради значителни промени в икономическите условия, в средата и в условията на пазара на труда.

С оглед минимизиране на рисковете, на финансовия риск върху Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. се предлага да бъде осигурено чрез нея и завършването на проекти, започнали в предишния програмен период, в конкретния случай до изграждането на Автомагистрала „Европа“.

Посредством изменението ще бъдат включени и нови допълнителни проекти в обхвата на Програмата. Ние говорихме миналия път. Основно фокусът ни е Проектът за закупуване и доставка на железопътен подвижен състав – електрически мотрисни влакове, който ще допринесе за развитието на качеството на железопътния транспорт в страната. Ще се разшири и списъкът с потенциални бенефициенти на Програмата.

Предишния път вие имахте възможност да изслушате презентацията на Института по метрология, където са планирани определени дейности, свързани с изграждане на капацитет за проследяване и контрол на зарядните станции, за една част от станциите в страната ще бъдат финансирани от нашата програма.

Госпожа Мариета Годорова ще ви запознае с изготвения междинен преглед, а госпожа Ивета Колева ще ви запознае с подготвеното изменение на Програмата.

Приятно ми е сега да ви представя господин Андреас фон Буш, който за първи път е с нас, от 1 януари 2025 г. той е ръководител на Географския отдел, отговарящ и за България, на мястото на госпожа Монфре, с която бяхме свикнали – да бъде наш гост и да ни помага в работата.

Използвам случая да благодаря на службите на представителите на Европейската комисия, които винаги са били налични за консултация, съвет, помощ, за което благодарим.

Надявам това сътрудничество, което е съществувало преди, да може да продължи и да могат да се осъществят така необходимите за страната инвестиции. Така, че аз с това приключвам, за да минем по същество.

Ако господин фон Буш желае, да каже няколко думи като наш гост.

АНДРЕАС ФОН БУШ: „Добро утро!“ Това засега е единственото, което знам на български език.

Много съм щастлив от възможността да бъда тук. Казвам се Андреас фон Буш. Всъщност от доста дълго време – от 2002 г., работя в областта на регионалната и кохезионната политика. Работил съм в много държави, отговарял съм за Балтийските държави и Финландия. Работил съм като ръководител на отдела, отговарящ за Чехия и Словакия.

Запознал съм се с повечето от проблемите, които възникват във всяка страна и винаги ги решаваме с добра доза сътрудничество. Отдавам голямо значение на доброто сътрудничество, което имаме с националните институции.

В момента правим междинен преглед, в рамките на който да разглеждаме изпълнението на ранен етап. Наистина има забавяне при усвояването на средствата по различни проекти. Разбирам, че имаме възможност да се възползваме и от средства, за да подобрим изпълнението по програмата и предстои да финализираме работата в това направление в най-кратки срокове. Днес е първият ми мониторингов комитет в България. Обикновено тези събития са доста подобни във всяка държава членка, но всяка от тях си има собствена динамика. Вече проведох няколко дискусии, но все още не съм присъствал на мониторингов комитет в България, така че с нетърпение очаквам да проведем това заседание.

Разбирам, че бихме искали да постигнем резултат по въпросите, които вече в продължение на доста време обсъждаме интензивно. Очаквам една изключително продуктивна среща и ще се радвам да се запозная с представителите на българските институции.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Госпожа Мариета Тодорова, началник на отдел „Управление на риска“ в Управляващия орган, ще ни представи резултатите от междинния преглед на Програма „Транспортна свързаност“.

По точка първа:

РЕЗУЛТАТИ ОТ МЕЖДИННИЯ ПРЕГЛЕД НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“.

МАРИЕТА ТОДОРОВА: Ще ви представя накратко основни моменти от направения междинен преглед на Програмата.

(Презентациите до края на заседанието се осъществяват с помощта и на мултимедия.)

Както разбрахте, съгласно чл. 18 от Регламент 2021/1060 всяка държава членка извършва междинен преглед на всяка програма и представя на Комисията резултатите от междинния преглед до 31 март 2025 г. Въз основа на тези резултати се изготвя предложение за окончателно разпределение на сумата за гъвкавост, както се преценява и необходимостта от изменение на Програмата. Прегледът ни позволява да анализираме приноса на Програмата към специфичните за България препоръки, напредъка на интегрираните планове в областта на климата и на енергетиката, евентуалните негативни икономически и социални промени, напредъка при постигането на етапните цели, определени от Програмата, основните трудности и причините за евентуално непостигане на наобелязаните цели.

Във връзка с Препоръка № 2 на Европейския съвет, която е за увеличаване на административния капацитет, това, което можем да кажем по отношение на Програма „Транспортна свързаност“, е, че бенефициентите и Управляващият орган на Програмата натрупаха практически и оперативен опит при изпълнение и управлението на проекти от два програмни проекта и през програмния период 2021 – 2027 г. ще се предприемат мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати и повишаване на административния капацитет.

За да се прилагат по-ефективно мерките по увеличаване на административния капацитет е определен отдел, който да координира дейностите по увеличаване на административния капацитет, да разработва и изпълни пътна карта за укрепване на административния капацитет, която е във връзка с изпълнението на Програмата и в съответствие с Националната пътна карта. Също така изградихме съвместна мрежа с координатори, които са отговорни за политиките на административния капацитет от страна на бенефициентите.

Във връзка с Препоръка № 2, която е за подобряване на процедурите за обществени поръчки, за да се постигнат по-добри резултати, в този програмен период въвеждаме разширени проверки за липса на конфликт на интереси. От бенефициентите ще се изискват попълнена справка за провеждане и пазарни консултации и/или външно участие при подготовка на документацията за обществена поръчка. Също ще се изискват и декларации за липса на конфликт на интереси от по-широк кръг участници в процеса на обществените поръчки.

Във връзка с Препоръка № 4, която е на Съвета на Европейския съюз към България по отношение на прехода към чиста енергия и устойчива мобилност, Програма „Транспортна свързаност“ насърчава намаляването на зависимостта от изкопаеми горива чрез стратегически инвестиции чрез устойчив транспорт. Това са инвестиции за изграждане на зарядни станции за алтернативни горива, изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за

обществен транспорт, модернизация на железопътната инфраструктура, за подобряване на ефективността и намаляване на вредните емисии.

Планираните инвестиции по Приоритет 1 ще подпомогнат подобряването на качеството на железопътната инфраструктура, което ще доведе до по-добра транспортна свързаност и достъпност.

В рамките на Приоритет 3 са заложили инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура и за подобряване на интермодалността, включително модернизация на гарови комплекси, подготовка на жп възли, тягови подстанции, усъвършенстване на информационните системи.

С изменението на Програмата се предвиждат инвестиции в железопътен подвижен състав за нуждите на пътническият транспорт.

По Приоритет 4 са планирани проекти за подготовка на строителството на градска железница, изграждане на железопътни връзки към летища.

В междинния преглед на Програмата е описан и напредъкът при изпълнението на интегрираните национални планове в областта на климата и енергетиката Програма „Транспортна свързаност“ допринася значително за политиките за климат и енергетика чрез увеличаване на дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване на оптимални скорости на движение, създаване на предпоставки за използване на алтернативни горива чрез изграждане на нови съоръжения за зареждане.

Във връзка с констатациите в Доклада на Европейския семестър за икономическото изоставане на северните региони на страната, Програма „Транспортна свързаност“ отговаря на констатациите за регионалните неравенства като насочва приблизително 45% от европейското съфинансиране към проекти в Северна България. Основните инициативи включват завършване на железопътната линия „Карнобат – Синдел“, изграждане на магистрала „Русе – Велико Търново“, модернизацията на пристанищата в Лом, Русе и Варна. На екрана виждате всъщност проектите, които са насочени за Северна България.

Продължавам със следващите слайдове, в които се представя напредъкът при постигането на междинните цели по приоритети.

По Приоритет 1 – „Развитие на железопътната инфраструктура“, показателят дължина на реконструирани или модернизирани железопътни линии, на етап „Програмиране“ по Програмата беше заложила стойност на етапната цел за 2024 г. 40 км, а заложила целева стойност за 2029 г. е 140 км.

Целевата стойност до 2024 г. не беше постигната поради промяна в обхвата на вторите фази на проектите. Предлагаме промяна в целевата стойност за 2029 г. на 169 км. Промяната се налага поради включването в Програмата на проекта за завършване на „Модернизация на жп линията Пловдив – Бургас“. Въз основа на анализа на текущото състояние се променят и стойностите на индикатора „брой проекти в изпълнение“. Заложената стойност на етапната цел за 2024 г. е 2 броя, а заложената целева стойност е 6 броя.

Нашето предложение е промяна на етапната цел от 4 броя, 4 проекта, а целевата стойност 5 броя. Промяната се налага поради промяна броя на проектите по приоритета и включването на проекта за завършване на „Модернизация на жп линията Пловдив – Бургас“, поради невъзможността да се завърши в периода на допустимост на разходите по Програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и отпадането на двата проекта по направлението София – Перник – Радомир, поради забавяне на подготовка на проектите и недостиг на средства.

Приоритет 2 е с финансиране от Европейския фонд за регионално развитие. Предложението ни е за промяна в целевата стойност за 2029 г. на показателя „дължина на новите или усъвършенствани пътища TEN-T“, тъй като е взето решение от проекта за Автомагистрала „Русе – Велико Търново“. АПИ да кандидатства за финансиране само на първите два участъка: „Русе – Бяла“ и обхода на Бяла.

Приоритет 2 с финансиране по Кохезионен фонд. Нашето предложение е целевата стойност за 2029 г. на показателя „дължина на новите или усъвършенствани пътища“ да се промени, тъй като се предвижда завършване на Автомагистрала „Европа“, което ще подобри транспортната свързаност със Сърбия. Съответно при включване на този проект за Автомагистрала „Европа“ – фаза 2, се променя етапната цел и целевата стойност на индикатора „брой проекти в изпълнение“. Той става „2“.

Проектите по Приоритет 3 с финансиране от Европейския фонд за регионално развитие. Проектът за изграждане на жп възли Горна Оряховица, Русе и Варна ще отпаднат от Програмата, защото няма завършена подготовка на проекта. В обхвата на Програма „Транспортна свързаност“ ще бъде извършена само подготовка на проектите, но не и изграждането на жп възлите. Съответно ще отпадне и индикаторът за краен продукт „брой развитие жп възли“, индикаторът за резултат „дял на реконструирани интермодални и жп възли по TEN-T мрежата“.

За да се допринесе за развитие на железопътния транспорт в страната, подобряване на безопасността, качеството на услугата предлагаме и включването на проекта за закупуване и доставка на пътнически и електрически мотрисни влакове, които се предвижда да бъдат

използвани основно по натоварените направления в Северна България. Съответно се въвежда нов индикатор по Приоритетна ос 3 с финансиране от Европейския фонд за регионално развитие, брой доставени влакове, с целева стойност 5 броя.

Не е достигната етапната цел на индикатор „инфраструктура за алтернативни горива“. Тя не би могла да се достигне за 2024 г., поради забавяне приемането на актуалната нормативна рамка, включително на ниво Европейски съюз и необходимостта от съобразяване с приложимите процедури за държавни помощи.

Новата стойност за 2024 г. е нула.

Напредък при постигането на целевите стойности по Приоритет 3 с финансиране от Кохезионния фонд, показателят за крайни продукти отпада, индикаторът „дължина на железопътните линии по TEN-T линии в експлоатация“, оборудвани с европейската система за управление на железопътното движение, тъй като отпадат проектите за RTMS обхвата на Приоритет 3 от Програмата поради много забавена подготовка на проектите и необходимо време за изграждане, което излиза извън периода на допустимост на разходите. Съответно отпада и индикаторът за резултат – степен на внедряване на RTMS по основната TEN-T мрежа. По Програма „Транспортна свързаност“ е предвидено да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в тягови подстанции Видин, Бойчиновци и Брусарци. Предвижда се и завършването на тягови подстанции Русе, Разград и Варна, чието изпълнение стартира в програмен период 2014 – 2020 г. и не беше завършено в периода на допустимост на разходите по ОПТТИ. Съответно се въвежда нов индикатор за краен продукт „модернизирани тягови подстанции“. Променя целевата стойност на индикатора „нови или модернизирани железопътни гари и спирки“. Новата стойност е 1.

Това е завършването на „Реконструкцията на приемно здание на гара Нова Загора“.

Имаме увеличение на целевите стойности при индикатора „дължина на пътища с реализирани мерки за пътна безопасност“ по Програма „Транспортна свързаност“ и при индикатора за резултат минимален брой отстранени black spots. Това е заради промяна в списъка с пътни отсечки за мерки за безопасност.

В последния слайд ще ви представим двата индикатора по Приоритетна ос „Техническа помощ“, при които етапните цели за 2024 г. не са достигнати. Това са „брой служители в Управляващия орган“, чиито възнаграждения се финансират по Приоритет 5 и „брой проведени проверки на място“. Проверките на място към края на 2024 г. са съобразени с изпълнението на проектите по Програмата.

Накратко това са основните моменти от извършения междинен преглед. Благодаря ви за вниманието.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодарим и ние.

Въпроси от членовете на Комитета по представената информация?

Заповядайте, господин Попов.

ДАНИЕЛ ПОПОВ (*Екологично сдружение „За Земята“*):

Благодаря.

Понеже по инструкцията коментарите трябваше да ги изпратим обратно само до Управляващия орган и после не сме получили информация, искам да попитам: освен моето становище дали са постъпили други и какво съдържат те като коментари?

ДЕСИСЛАВА НИКОЛОВА: Много се извинявам, но не сме получили Вашето становище.

ДАНИЕЛ ПОПОВ: Добре, ще го изпратя допълнително.

ДЕСИСЛАВА НИКОЛОВА: Благодаря. Ако искате и сега може да го кажете.

ДАНИЕЛ ПОПОВ: Благодаря.

Изпратено беше на имейла по инструкцията, който е, в срока. В предишни години сме го изпращали до всички членове на Комитета и това беше добър начин всички да се запознаят с него, но сега изрично беше упоменато, затова по този начин процедирах.

Основното няма да го чета, не е много дълго, но няма нужда сега да отнемам времето.

Този междинен преглед основно според мен не отговаря на два въпроса, които са повече от стратегическо значение. Това най-вече са, че когато променяме програма за миналия период – мисля, че бяха 6 или 7 промени, за мен това означава лошо програмиране. Имаме една поредица от натрупване на грешки, при която, от една страна, си спестяваме да кажем съвсем детайлно да опишем проблемите, които имаме. От друга страна, когато постъпват становища, не се съобразяваме с тях. В конкретния случай за мен вече втори период е необходимо, и се надявам тези неща да бъдат изправени с междинната оценка, трябва да се оцени изобщо подходът на фазирането на проектите. Защото ние ги разделяме на все по-малки части, отначало с аргумента, че това ще ускори работата, но годините минават и ние виждаме, че това не се случва в темпото, което ни е необходимо.

И вторият проблем според мен е въпрос от компетентността на Комитета за наблюдение. Комитетът за наблюдение не изпълнява пълноценно функцията си да помага, да инструктира Управляващия орган за изпълнението и стратегически, и по отделни проекти.

Това са две неща, които наистина трябва да бъдат идентифицирани с точните си думи, да бъдат идентифицирани точните проблеми, съответно тези доклади трябва да съдържат съвсем ясно

описание за мерките, които ще бъдат взети на всякакво ниво – както от Управляващия орган, така и от бенефициентите, така и от изпълнителите по програмите. И не може да избегнем от това нещо, ако искаме да подобрим изпълнението на Програмата. Това е в общи линии. След това, надявам се, догодина да коментираме посериозно истинската междинна оценка. Благодаря.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодаря и аз.

Ще видим становището.

По отношение на фазирането като коментар ни е, че сме имали възможност да си кажем мнението си, че това е един вариант, с който обаче не бива да се злоупотребява, защото може би преди няколко комитета коментирахме, че ще фазираме и ще спасяваме някакви неща и това доведе до известно, да кажем, известно отпускане в темпа на работа.

По отношение възможностите за подобряване на дейността на Комитета за наблюдение, ние говорихме на предишния комитет относно възможността да се създадат подкомитети в областта на пътния и железопътния транспорт, като това решение ще вземем на следващ комитет, когато вече има яснота за изменението на Програмата и е ясно кои проекти ще бъдат мониторираны. Но от наша страна няма никакви принципни възражения в тази посока.

Така че продължаваме нататък. Ако някой друг има бележки, заповядайте.

ДРАГОМИР ДРАГАНОВ (*Областен управител - Русе*): Искам да попитам: осигурено ли е финансирането във връзка с магистралата „Русе – Велико Търново“? Казахте, че за обходния път около Бяла е осигурено финансирането. И другото е от Бяла до Русе – как се движат нещата в Търновска област?

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Тук са два елемента. Първо, ние нямаме подадена апликационна форма, респективно нямаме одобрен проект в рамките на Програма „Транспортна свързаност“. Има ангажимент от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“, че такава ще бъде подадена. Доколкото знаем, тя е в достатъчно напреднала фаза. Програмата не може да поеме цялостното изграждане на този обект, поради огромния му размер. Така че условието, при което тази инвестиция ще бъде финансирана и съфинансирана от Програмата, е, че Агенция „Пътна инфраструктура“ ще осигури останалите средства, за да може съответните участъци да бъдат завършени, по които ще влезе финансиране от Програма „Транспортна свързаност“.

Ако колегите от АПИ искат, да допълнят нещо.

ЗЛАТКА ПЕТЕВА (*АПИ*): Апликационната форма за проекта в момента се преглежда от инициатива JASPERS и съвсем скоро предстои да бъде подаден за финансиране. Тя включва

първите два участъка – от Русе до Бяла и обходът на Бяла. Участъкът от Бяла до Велико Търново все още не е търгуван, там предстоят процедури за инженеринг, той не е предмет на Програма „Транспортна свързаност“. Финансирането абсолютно не е достатъчно и за първите два участъка. Това, което е предвидено по Програмата, е доста по-малко от стойността на участъка от Русе до Бяла и обхода на Бяла.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодаря за пояснението.

Това добре ли е?

ДРАГОМИР ДРАГАНОВ (*Областен управител - Русе*): Защото трябва да се предвидят средства за обезщетяване на собственици на този участък за земите – още не е стартирало това действие, защото няма строително разрешение за обекта от Русе до Бяла и трябва да се предвидят тези средства в държавния бюджет, за да може да се обезщетяват собствениците на земи, където ще минава тази магистрала. Засега само участъкът на обходния път около Бяла в три населени община са изплатени около 3 млн.лв.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Господин Вълко Станев.

ВЪЛКО СТАНЕВ: Здравейте и от мен!

Аз искам малко повече информация за проекта за развитие на жп възел Пловдив и по-точно вдигането на естакада от централна гара Пловдив до жп гара Филипово. Как се движат нещата, просто малко повече информация по този проект?

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Господин Чайков, Вие ли искате да кажете?

СТЕФАН ЧАЙКОВ (*АИКБ*): Аз исках за колегата за Велико Търново да кажа няколко думи. Първо, средствата за отчуждаване никога не са идвали от Оперативната програма, така че това си е въпрос на държавния бюджет. Имайте предвид, че целия проект „Русе – Велико Търново“ предвид факта, че минава през най - сложните земни условия множество лъсови почви, вероятно стойността на проекта ще надхвърли средствата за два, да не кажа за три програмни периода. Така че е ясно, че Комитетът за наблюдение, в смисъл Програма „Транспортна свързаност“ може да участва само частично. Иначе последните новини за развитието са, че тръжната процедура за „Бяла – Велико Търново“ е в Агенцията за обществени поръчки за съгласуване и се очаква да бъде обявена сравнително скоро. Благодаря.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодаря и аз.

По отношение на въпроса на господин Вълко Станев, тази тема изкача непрекъснато – с така наречената „градска железница“ и тази злополучна естакада.

Сега това, което ние можем да кажем от гледна точка на Програмата. В Програма „Транспортна свързаност“ няма предвидено изграждане на градска железница в град Пловдив и никога не е имало. И никога не е предлагано.

Това, което е предвидено в Програмата, е изграждане на връзка към летище Пловдив – от гара Крумово, където е казано, че ще се направи по такъв начин и ще се организира експлоатацията му по начин, който във времето може да бъде интегриран с градска железница, ако такава бъде направена.

А сега това, което ние имаме някакъв ангажимент към колегите от „Железопътната инфраструктура“, е да се финансира проучването за това, което те наричат Етап 2 на жп възел Пловдив. Сега доколко тази инфраструктура може да се използва и за експлоатация на градска железница, това вече е друг въпрос и вероятно предмет на някакъв друг разговор, защото той е свързан с някакви организационни, тарифни и други мерки, които излизат от обхвата на нашата дейност. Така че това е, което аз мога да кажа в отговор на въпроса, който Вълко Станев поставя. Други въпроси?

Господин Фон Буш.

АНДРЕАС ФОН БУШ: Благодаря Ви.

Виждаме, че има действително натрупани забавяния и както вече казах, това до известна степен е естествено, тъй като се натъкнахме на редица други усложнения.

Но има и друг проблем, а той е, че сме изправени пред период, във връзка с който се води дискусия, свързана с бъдещето на кохезионната политика и ние не знаем какъв ще е изходът от тази дискусия. Тоест продължаваме да работим, както сме работили досега, следвайки отделните фази, но може да се наложи и предприемането на други мерки.

Фазирането е процес, с който сме добре запознати, но има риск, така че трябва да се опитаме да изпълним и да приключим колкото е възможно по-голям обем проекти, за да сме сигурни, че постигаме добри резултати.

В рамките на този програмен период трябва, разбира се, да приключим всичко от предишния и да разходваме максимално много средства от този период.

Води се дискусия и по някои проекти, които вече не са на дневен ред, но бихме искали да знаем със сигурност къде се намираме, какви са натрупаните забавяния и с какво можем да заменим тези проекти, които ще отпаднат. Така че това е първата възможност за изменение на Програмата и ако има нужда, просто да използваме това като отправна точка.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Фазирането, говорихме я тази тема. За съжаление, прехвърлянето на някои проекти от 2014 – 2020 г. не стана по възможно най-добрия начин и доведе автоматично и създаде проблеми в 2021 – 2027 г.

Продължаваме със следващата тема:

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ ЗА 2025 Г.

Заповядайте, госпожо Колева.

ИВЕТА КОЛЕВА (*Началник на отдел „Програмиране“, дирекция „КПП“ в МТС*): Здравейте!

Приятно ми е да представя изменението на Програма „Транспортна свързаност“. Това е първото изменение след приемането на Програмата през октомври 2022 г. В случая приоритетите по Програмата не се променят – остават 5, както и средствата по приоритети също не се променят. По Приоритет 1 за железопътната инфраструктура, първоначално планираните дейности в обхвата на проектите по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. не могат да бъдат изпълнени в цялост, поради генерирано забавяне в процедурите за възлагане на обществени поръчки, съгласувателните процедури и строителните дейности.

Първоначално определените дейности не могат да бъдат изпълнени поради промяна в икономическите условия, пандемията, военния конфликт между Руската федерация и Украйна и последвалата прогресираща инфлация на цените в строителния бранш.

Поради всички тези обстоятелства проектите по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в този приоритет се фазират и се изпълняват и по Програма „Транспортна свързаност“. Два от жп проектите – за „Елин Пелин – Костенец“, и „Волюк – Драгоман“, бяха фазирани още в ОПТТИ, а проектът за

„Пловдив – Бургас“ беше фазиран на по-късен етап и сега се изменя Програмата всъщност, за да се включи и той в Програма „Транспортна свързаност“, като необходимите средства, които ще са за реализацията на етап 2 са в размер на 156 млн. евро. Поради това че тези три проекта изцяло ще заемат ресурса, който е по Приоритет 1 в размер на 700 млн. евро се налага да отпаднат проектите по жп направление „София – Перник“ и „Перник – Радомир“ в размер на 500 млн. евро.

По Приоритет 2 – за пътна инфраструктура, както колегите казаха, се фазира Автомагистрала „Европа“ и нейното завършване в последния участък до околоръстния път за София. Като фаза 2 е на стойност 87 млн. евро и ще бъде финансирана по Кохезионния фонд по този приоритет, където е и Автомагистрала „Струма“.

По Приоритет 3, който включва много неща, се фазира проектът за изграждане на гари Стара и Нова Загора, като гара Стара Загора беше завършена по ОПТТИ, а гара Нова Загора поради забавяне в съгласувателните процедури и промени, необходими за запазването на гарата, се наложи да бъде финансирана по Програма „Транспортна свързаност“.

В този приоритет също ще се изпълнят дейности по капитално драгиране в пристанище Бургас, което ще позволи достъпа до пристанището на по-големи кораби.

Предлага се и включването на проект за закупуването и доставката на пътнически електрически мотрисни влакове, с което ще се допринесе за развитието на железопътния транспорт в страната и подобряване на безопасността и качеството на услугата. Тези влакове са пет на брой и са на стойност около 80 млн. евро и се предвижда да се движат основно в Северна България.

В допълнение по този приоритет ще се финансира един по-малък проект за доставка на оборудване и технически средства за осигуряване на проследимост на измерванията и контрола на зарядни станции за електрически превозни средства.

Пак по Приоритет 3 се предвижда завършването от предишния програмен период на тягови подстанции Русе, Разград и Варна и отпада тягова подстанция Димово, която е на трасето „София – Видин“. Това трасе се предвижда да се изгражда по Механизма за свързване на Европа.

В директните бенефициенти по Програмата се включва и Българският институт по метрология, за да може да се изпълни този проект, който споменах, за контрола на измерванията на зарядните станции.

Добавен е в Приоритет 3 и операция стратегическо значение във връзка със закупуването на подвижния железопътен състав, което означава, че тези операции със стратегическо значение трябва да се докладва редовно към Европейската комисия, съгласно регламента.

Времевите графици, разбира се, се актуализират. Бенефициентът Агенция „Пътна инфраструктура“ актуализира списъкът с пътни отсечки по Приоритет 3, по които ще се изпълнят мерки за пътна безопасност.

Индикаторите по Програмата също са актуализирани, в зависимост от напредъка.

И какво се включва като изменение в Програмата.

Това са накратко предложените изменения по Програма „Транспортна свързаност“. Благодаря ви за вниманието.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Въпроси по тази тема, ако има?

Господин Станев, заповядайте.

ВЪЛКО СТАНЕВ: Аз имам само един въпрос относно драгирането на пристанище Бургас. Ако не се лъжа, проектът трябваше да бъде приключен на 25 февруари 2025 г. с евентуално забавяне до края на май. Сега виждам, че отново излиза като нещо, което ще се върши допълнително. Какво е наложило забавянето на този проект?

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Всъщност тук говорим за два проекта. Единият завърши, а сега колегите от Пристанищна инфраструктура предлагат да се извърши

допълнително драгиране на други корабни места, с което да се разшири ефектът от подобен тип инвестиции.

ВЪЛКО СТАНЕВ: А официално кога ще го открият пристанище Бургас? Става въпрос за коридорите за солидарност, за което беше предвидено?

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: То имаше събитие за първото драгиране, даже ние бяхме там. Сега предполагам, че госпожа Натова ще даде допълнителни бележки по това.

АННА НАТОВА (ДППИ): Проектът, за който Вие споменавате, приключи успешно миналата година и беше проведено заключително събитие. Това капитално драгиране беше извършено в единия от терминалите на пристанище Бургас. Нашето предложение е за ново капитално драгиране в друг пристанищен терминал на пристанище Бургас.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Госпожа Малина Крумова има думата.

МАЛИНА КРУМОВА (Председател на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“): Ние се запознахме в предварително изпратените материали с отсечките, които АПИ предлагат да се включат в Програмата, с оглед подобряване безопасността на движението по пътищата и ги приемаме.

Единствено молбата ми е при реалното извършване на дейностите, като на този етап вероятно няма подробна информация за проблемите, свързани с безопасността в тези отсечки, самите инфраструктурни дейности, които са предвидени, или дейности по организация на движението, да бъдат извършени след изпълнението на детайлна инспекция на безопасността на движението по пътищата, така че да е ясно точно какви са дефицитите на инфраструктурата и те да бъдат отстранени, а не просто да се инвестират едни пари в подобряване на настилка, тъй като невинаги настилките са проблемни. Много често става въпрос за по-различен тип пътни принадлежности, които водят до проблеми с безопасността. Благодаря. Това ми беше коментарът.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодаря.

Предполагам, че колегите от Агенция „Пътна инфраструктура“ няма да имат никакви възражения по тези предложения.

Други желаещи за изказване?

Заповядайте.

МОМЧИЛ КАРАИВАНОВ (Областна администрация – Смолян): Уважаеми господин Георгиев, уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Програмата! Имахме внесено предложение, което беше подадено и така да направим един плавен преход от предишната към

тази програма. Отново това, което предлагаме, то е в насока на разширената TEN-T мрежа, която е от Пловдив към ГКПП – Рудозем, което изградихме, и от там вече към Ксанти.

Три конкретни предложения имаме тук, които са подадени. Едното – взимам повод от изказването на госпожа Крумова, а именно този участък, който е от Пловдив до Смолян и Рудозем, той е единствената свързваща връзка, която е към областния град и към границата, и която с отварянето сега и влизането в Шенген ще се натовари още повече. От тази гледна точка и от гледна точка за регионално развитие, което е необходимо, разбира се, при необходимост към Агенция „Пътна инфраструктура“ бих искал поне да имаме една подкрепа за проектиране на едно скоростно трасе, което да бъде с интегриран характер за развитие на територията. Забавянето на отварянето на границата с 27 години доведе до това, че нашата област е най-бързо намаляващата в България. Тя е изцяло с планински характер и единствено само на автомобилен път. В тази посока имаме дадено предложение, което е от една страна по отношение на безопасността, тъй като този път е много натоварен и сега с отварянето на границата ще се натовари още повече.

Второто предложение е, предвиждайки разширението от Балтийско, Черно към Средиземно море – така или иначе това е част от Коридор № 9 в сухопътната си част и е добре да има някакво приоритизиране, и съответно разбира се, ще търсим отново съдействие не само на Комитета за наблюдение, а и на Агенция „Пътна инфраструктура“, на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и въобще на държавната администрация като цяло е подпомагане на едно бързо проектиране, но пак подчертавам – с интегриран характер за развитие на територията, което да отчита някои неблагоприятни тенденции от сегашния проект и да се вземе най-доброто, което е възможно. Благодаря ви.

Нося предложението още веднъж, въпреки че пак казвам, че на 20-ти то е изпратено и трябва да е постъпило с конкретни три точки вътре. Благодаря.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодарим и ние.

Сега, не знам, дали е имало някакъв проблем с нашия мейл, даден за контакт, ще проверим този случай.

Но сега за тази тема, която Вие предлагате за този път – за изграждане като 4-лентов път, тя е на няколко години се възпламенява, ако мога така да кажа, и горе-долу не стига донякъде. Ние можем да подкрепим евентуално подготовка, ако Пътната агенция има желание за това, при условие че след това то се използва. Все пак опитът ни от предишни години показва, че самоцелното инвестиране в детайлно техническо проектиране, обикновено отнема много пари и много време и горе-долу не свършва и някаква голяма полза за евентуалния краен получател.

Да не говорим, че за това направление специално – сега това не е задача на Комитета, защото при нас няма подадена апликационна форма, но преди няколко, и то не преди много години, имаше някакви идеи да се търсят нови трасета и така нататък, които да направят връзката от „Пловдив – Смолян“ към новия гранично контролно-пропускателен пункт с Гърция. Така че трябва първо това да се реши – дали разширяваме съществуващото, или търсим да изследваме някакви нови варианти. Или каквато имаше според мен по-реалистична идея, да се направят няколко разширения в рамките на съществуващото трасе плюс, доколкото си спомням, обход на Чепеларе. Но тази тема все пак си има институция, която отговаря: Агенция „Пътна инфраструктура“, и вероятно ще трябва да дойде и от тях някакво становище по темата и малко да попрегледаме какво сме си говорил в предишните години, ако се стига до някакво решение, ако има някакъв продукт, финансиран от Програма „Транспортна свързаност“, този продукт да се използва.

Други въпроси?

Заповядайте, господин Попов.

ДАНИЕЛ ПОПОВ: Благодаря.

Коментирали сме го преди, а също и при програмирането на настоящата програма. Тази промяна от проекти, които ни свързва с Шенгенското пространство, с проекти, които ни свързват със страна – не-членка на ЕС, е сериозна стратегическа промяна, най-малкото защото това означава едни доста сериозни такси върху българския бизнес и върху българските граждани, които ще отидат в държава – не-членка на ЕС. От тази гледна точка бих искал, първо, тази липсваща оценка на този риск и тези недостатъци от промяната, да присъстват в междинния преглед и в предложението, и от друга, бих искал по-скоро да подкрепя проекти като за Ксанти, отколкото проекти, които ни свързват със Сърбия. Когато подобряваме тази инфраструктура, ние насърчаваме още и още трафик там.

Другият ми коментар е за влаковете, за закупуването на подвижния състав. Знаете, че по Плана за възстановяване и устойчивост много трудно се получиха търговете, още не сме сигурни дали ще се получат изобщо и ми се иска да има ясна оценка какви са недостатъците, които не позволиха да се осъществят тези проекти досега там, за да ги избегнем тук. Благодаря.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Благодаря и аз.

Отзад-напред. Тези влакове се изработват в момента. Те бяха една опция към сключен договор, ние сме активирали – Министерството на транспорта и съобщенията е активирало опцията, производителят се е съгласил да не иска аванс за един доста продължителен период от време, докато не тръгне изменението на Програмата, за да може авансът да бъде покрит от Програмата

и от тази гледна точка да помогнем на държавния бюджет да не авансира предварително. Така че се навързват нещата.

Сега за темата за покупката на влаковете, нека да не съм аз човекът, който коментира, тъй като си има колеги, които се занимават с Плана за възстановяване и устойчивост.

Но по отношение на връзката на Автомагистрала „Европа“, това си е проект от програмен период 2014 – 2020 г., той така или иначе се изпълнява. С това движение, ако мога така да се изразя, ние минимизираме доста сериозно – мисля, че го коментирахме и на предишния комитет, рисковете от загуба на средства от Кохезионен фонд за 2025 и за 2026 г. Няма как да избегнем тази връзка, но от гледна точка на натовареност това направление в близките години вероятно ще си остане най-натовареното и от гледна точка на международния трафик. Но в по-широкия контекст, аз приемам бележката на Даниел Попов в смисъл, че не може само да се разчита – ако правилно съм разбрал контекстът, че не може да се разчита единствено на средствата от този вид финансиране. Защото ние не можем да се явим навсякъде и във всички точки и всички преходи, които съществуват в страната, най-малкото поради бюджетни ограничения. Но значението на това направление няма според мен да намалява, а напротив – най-вероятно ще се увеличава. Пак казвам: за тази мярка ние винаги сме считали, че няма да се стигне дотук, но се стигна и със завършването на Автомагистрала „Европа“ със средства от Програма „Транспортна свързаност“, пак казвам, минимизира риска от загуба на ресурси от Кохезионен фонд за 2025 и 2026 г.

Други въпроси или бележки?

Сега по предложението за изменение на Програмата налага Комитетът за наблюдение да вземе съответното решение, то е следното:

„РЕШЕНИЕ
от Шестото заседание
на КОМИТЕТА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ
на ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.

Решение № 1: Комитетът за наблюдение приема проект на изменение на ПТС 2021-2027 г. Възлага на Управляващия орган на Програма „Транспортна свързаност“ да предприеме необходимите мерки за приключване на процедурата на национално ниво и да отрази евентуални бележки от страна на Европейската комисия.“

Ако има някакви редакционни или по съдържанието бележки, заповядайте.

Решението е прието от членовете на Комитета за наблюдение, за което благодарим.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред:

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ГОДИШНИЯ КОМУНИКАЦИОНЕН ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ НА ПТС ЗА 2025 Г.

Заповядайте, госпожо Николова.

ДЕСИСЛАВА НИКОЛОВА (Началник на отдел „Публичност и техническа помощ“):

Уважаеми господин Председател, уважаеми членове, уважаеми гости, дами и господа, колеги. В следващите минути ще ви представя накратко Годишния план за действие на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. В него са разписани дейностите по видимост, прозрачност и комуникация, които предвиждаме да се случат през настоящата 2025 г.

Годишният план за действие е официално утвърден от Националното координационно звено на 13 януари 2025 г.

Сред основните задължителни дейности, които изпълняваме целогодишно, са следните: поддържане и актуализиране на информацията за изпълнението на Програмата на официалния уебсайт: eufunds.bg; управление и поддържане на профил и страници на Програмата в социалните мрежи и платформи, като Youtube, Instagram, Facebook, LinkedIn.

Освен официалните ни канали за информиране на широката общественост и заинтересованите страни, които поддържахме регулярно, много важни през настоящия програмен период са и операциите от стратегическо значение.

За Програма „Транспортна свързаност“ операциите от стратегическо значение са обединени в две подгрупи: железопътни проекти и пътни проекти. И за двете групи сме предвидили да проведем по едно значимо събитие през настоящата година, в която да поканим да вземат участие представители на активното население на страната на възраст между 15 и 69 години, неправителствени организации, експерти, медиатори и други заинтересовани лица.

На следващия слайд ще видите и другите ни важни дейности по комуникации и публичност, които включват още: организиране и провеждане на заседания на Комитета за наблюдение, като за тази година сме предвидили три редовни заседания; организиране и провеждане на събития за специфични целеви групи, като например деца, ученици, студенти, младежи, представители на медии, граждански организации, комуникационни експерти и други целеви групи според идентифицираните нужди на процеса на комуникации и изпълнение на проектите; изготвяне и разпространение на периодичен бюлетин за членовете на Комитета, като за тази година сме предвидили четири броя; изготвяне и разпространение по електронна поща на информационен бюлетин за абонати от сайта на Програма „Транспортна свързаност“, заявили абонамент за новини – по веднъж месечно сме заложили, и развитие на мрежата на комуникационните експерти от страна на бенефициентите на Управляващия орган – минимум два броя годишно.

Традиционни наши комуникационни дейности, които допринасят за по-голямата видимост и прозрачност на Програмата, са: поръчки и разпространение на рекламно-информационни материали; изработка на аудиовизуални материали, които използваме в нашите профили и канали за популяризиране на Програмата; социологически проучвания, с които измерваме важни за нашите комуникационни цели показатели, които ни помагат за подобряване комуникационните си дейности и подходи; провеждане на информационна медийна кампания в каналите и профилите на Програмата в социалните мрежи и други медии.

Това е от мен. Благодаря за вниманието и ако имате каквито и да е въпроси, оставам на ваше разположение за отговори. Благодаря.

МАЛИНА КРУМОВА: Няма да коментирам по конкретните мерки, които сте предвидили в Комуникационния план, но бих искала да предложа да помислите в посока на това когато се коментира – знам, че основната цел на Комуникационната стратегия или План на Програмата е за популяризиране на Програмата и приносът на Европейския съюз по отношение на постигането на целите, но все пак да не забравяме, че тази програма е инструмент за постигане на политика. Политиката в случая е не изпълнението на проектите, а осигуряване на свързаност. Свързаността сама по себе си има и други аспекти. Тя е комплексна. Тя не е само изграждането на един път, на една железопътна линия или осигуряване на гара. В този контекст считам, че Програмата може да включи като теми и като начини на комуникация, особено когато говорим за комуникация с деца, защото всъщност осигуряваме свързаност и аспектите на свързаността, които имат отношение към екологията, които има отношение и към пътната безопасност. Това са важни неща.

Може да не ви се струва, че това са неща, които трябва да се коментират със средства от Програмата, но за мен те са изключително ключови, за да може да е ясно защо в крайна сметка се влагат европейски средства за транспортна свързаност и какво значи тази транспортна свързаност. Казвам го, защото това включително не е ясно на специфични групи в администрацията – че свързаността не е просто изграждането на един проект, а осигуряването на придвижването от точка А до точка Б на хората, за да имат по-добър живот, за да имат икономически повече възможности, за да имат социално повече възможности. Тези аспекти трябва да намерят място в комуникацията от Програмата. Благодаря за вниманието.

ДЕСИСЛАВА НИКОЛОВА: Благодаря за въпроса г-жо Крумова, малко ни изпреварихте. За тази година това ни беше целта на кампанията – да направим транспортната свързаност, така че тази година очаквайте – ще включим безопасността, екологичното въздействие на транспортната свързаност. Много благодаря за направения коментар.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Други бележки или предложения?

Заповядайте, господин Станев.

ВЪЛКО СТАНЕВ: Аз искам да попитам: вече използва ли се изкуственият интелект, за да може да достига до повече потребители – тези чудесни видеоклипове и репортажи, които правите? И поне СЕО технологиите, които изкарват на първо място клиповете и информационните материали на Програмата? Само това.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: Тук с колегите, които се занимават с комуникационната дейност, сега процедираме един доклад, евентуално да се вземе един софтуер, с който малко да се подпомогне дейността. Сега не знам. Нека новото ръководство да се осъзнае, ако мога така да кажа, и да може да си види дейностите. Но предполагам, тъй като ние винаги сме били отворени към използване на нови възможности, стига с това да комуникират резултатите от Програмата по един по-добър и разбираем начин. Така че може би, надявам се за следващия комитет да можем да се похвалим с някакви стъпки и в тази посока.

Други бележки, предложения или коментари по Комуникационния план?

Ако няма, можем малко предсрочно да тръгнем към приключване на днешното заседание.

Сега, както ни възложихте, трябва да можем да предприемем съответните стъпки по одобрение и изменението на Програмата на национално ниво и процедирането ѝ към Европейската комисия, което най-малкото ще ни даде възможност да започнем един по-бърз темп разплащанията по договора за покупка на подвижния състав. За първи път подобна програма ще финансира подвижен състав за жп. В предишни години, знаете, че сме финансирали само за подвижен състав за Метрополитен. И да могат да бъдат стабилизирани фазираните проекти, тъй като там наистина ситуацията е сложна.

От тази гледна точка позволете да благодаря още веднъж за участието на всички, които взеха отношение по всички въпроси. Ще намерим съответния формат, за да можем да ви отговорим.

Ако представителите на Европейската комисия искат да кажат няколко последни думи?

АНДРЕАС ФОН БУШ:

Благодаря ви много. Това заседание на Комитета за наблюдение се проведе бързо. Има някои важни изводи, които трябва да подчертаем. Имаме предложение за промяна, свързана с междинния преглед, което е важно, защото изпълнението не беше толкова ефективно, колкото очаквахме в началото на програмния период. С оглед на предизвикателствата смятам, че е време да направим корекции и да разгледаме другите предложения, за да решим как да продължим напред. Имаме предизвикателства, наясно сме с това. Дискусии за това какво може да бъде финансирано поне по по-големите проекти, където разходите се оказаха доста по-големи от

това, което ние можем да покрием с нашето финансиране. Очаквам да получа предложението, колкото е възможно по-бързо. Това ще ни позволи да проведем някои неформални консултации и ако открием някакъв по-сериозен проблем, ще можем да изясним това преди официално да бъде направена междинната оценка.

Искам да благодаря на преводачите за работата им. За нас винаги е удобно да имаме превод по време на нашите заседания.

Очаквам да имаме ползотворна дискусия по транспортните въпроси в България и разбира се, да продължим нашето сътрудничество.

ПРЕДСЕДАТЕЛ МАРТИН ГЕОРГИЕВ: С това завършваме днешното заседание.

Някъде през май-юни месец ще бъде вече, така да се каже, голям, разширен комитет, където всичките проблеми ще могат да се гледат в съответната дълбочина. Междувременно ще ви държим информирани как вървим с процедирането на Програма „Транспортна свързаност“. Благодаря.

Благодаря много на всички за участието!

Взети решения на 27.01.2025 г.:

Решение 1: Комитетът за наблюдение приема проект на изменение на ПТС 2021-2027 г. Възлага на Управляващия орган на Програма „Транспортна свързаност“ да предприеме необходимите мерки за приключване на процедурата на национално ниво и да отрази евентуални бележки от страна на Европейската комисия.“

14.2.2025 г.

14.2.2025 г.

X 

X

Signed by: MARTIN GEORGIEV GEORGIEV

Signed by: DESISLAVA PETROVA NIKOLOVA

Одобрен от: Мартин Георгиев

Проверен от: Десислава Николова

Председател на КН на ПТС и

Началник на отдел ИПТП

Ръководител на УО на ПТС

Списък с участвалите на V-то заседание на КН на ПТС 2021-2027 г.

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ПТС 2021-2027 г.

1. Мартин Георгиев, председател на КН на ПТС, МТС
2. Десислава Николова, началник на отдел, МТС
3. Димитър Савов, директор, НТП, МТС
4. Ани Арутюнян, областен управител на област Видин
5. Мариана Илиева, старши експерт, дирекция „Координация на политики и концесии”, МС
6. Хилми Кушев, държавен екперт, МС
7. Генади Георгиев, главен експерт, МФ
8. Сюзан Зия, държавен експерт, ЦКЗ, МС
9. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
10. Мая Лашова, държавен експерт, ИАПО, МО
11. Тони Шопов, държавен експерт, МИР
12. Евгения Черкезова, главен експерт, Програма за морско дело, рибарство и аквакултури, МЗХ
13. Мария Стоянова, главен експерт, МЗХ
14. Гьоксел Кошуджу, ДФ „Земеделие“
15. Димитър Димитров, представител, ССИ
16. Петя Коралова – Ножарова, представител, БАН
17. Вълко Станев, БХК
18. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
19. Илиана Филипова, представител, Сдружение „Агенция за регионално и икономическо развитие“
20. Малина Крумова, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
21. Людмила Стойкова, главен експерт, МРРБ
22. Петър Бунев, представител, КНСБ
23. Георги Динев, РСР – ЮЗР, ОА - Благоевград
24. Даниела Малхасян
25. Николай Рашков, КРИБ
26. Петя Петрова, МОСВ
27. Румяна Димитрова, МФ
28. Станка Рашкова, МФ
29. Стефан Чайков, АИКБ
30. Момчил Караиванов, РСР – ЮЦР, ОА- Смолян
31. Драгомир Драганов, РСР – СЦР, Русе
32. Богдана Стоянова, държавен експерт, МС

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС и ГОСТИ

33. Андреас Фон Буш, ЕК
34. Жолт Соколай, ЕК
35. Петър Христов, ЕК
36. Десислава Йорданова, ЕК (онлайн)
37. Орлин Василев, АОП

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

38. Здравко Желязков, НКЖИ
39. Мирослава Бакалска, НКЖИ
40. Златка Петева, АПИ

41. Петя Цолова - АПИ
42. Стоян Братоев, „Метрополитен“ ЕАД
43. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
44. Николай Найденов, „Метрополитен“ ЕАД
45. Анна Михнева - Натова, ДППИ
46. Силвия Георгиева, ИАМА

МТС

47. Ивета Колева, началник отдел
48. Мариета Тодорова, началник отдел
49. Нина Беленска, началник отдел
50. Силвия Кузманова, началник отдел
51. Майа Стоилова, началник отдел
52. Ангелина Виденова –
53. Мариела Стоянова
54. Миглена Беякова
55. Людмила Алексиева
56. Станислав Чанчеров
57. Ивет Петкова
58. Станислав Гоцов