



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 VII-то ЗАСЕДАНИЕ**

Хотел „Маринела“

12.06.2025 г.

гр. София

Откриване на заседанието

Заседанието беше открито от г-н Мартин Георгиев, председател на Комитета за наблюдение и директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в Министерството на транспорта и съобщенията. Беше отчетен необходимият кворум, което позволи заседанието да започне. В него взеха участие представители от Европейската комисия (ЕК), Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), както и бенефициенти по Програмата.

Равносметка за приключването на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г.

Програмата е приключила с отчетено изпълнение от 99,71%. Значителен брой финансови корекции, наложени по проекти, са били обжалвани – в повечето случаи решенията на съда са в полза на УО. Част от големите железопътни проекти, които не са били напълно завършени в рамките на програмния период, са прехвърлени към новата Програма чрез механизма на фазиране. Това включва проектите: „Пловдив – Бургас“, „София – Драгоман“ и „Елин Пелин – Костенец“.

Напредък по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

По програмата към април 2025 г. е договорен близо 50% от бюджетния ресурс, като реално са изплатени около 390 млн. лв. Сред основните одобрени проекти са:

- Стратегически ЖП проекти: „Пловдив – Бургас“, „Елин Пелин – Костенец“ и „Волуяк – Драгоман“
- АМ „Русе – Велико Търново“
- Модернизация на тяговите подстанции в градовете - Русе, Варна и Разград;
- Удълбочаване на пристанище Бургас;
- Покупка на нови електрически мотрисни влакове.

Стартирали са и процедури за кандидатстване:

- За зарядна инфраструктура по TEN-T мрежата (с краен срок за кандидатстване 6 август 2025 г.);
- За подкрепа на оператори на интермодални терминали (до 26 септември 2025 г.).

Допълнително се подготвят процедури за изграждане на зарядна инфраструктура по пътищата – втора и за брегово електрозахранване на кораби.

Проекти с идентифициран риск

Особено внимание беше отделено на проектите, които изостават:

- ЖП проект „Елин Пелин – Костенец“ – забавяне в изграждането на тунела при Вакарел поради геотехнически проблеми;
- Тунел под връх Шипка – проблеми с финансирането и необходимост от нови отчуждения;
- АМ „Струма“, участък Крупник – Кресна (лот 3.2) – въпреки постигнат консенсус със заинтересовани страни, изпълнението изостава.

Въпреки тези предизвикателства, към момента няма директен риск от загуба на средства, при условие че проектите се изпълняват според утвърдените графици.

Финансови и бюджетни въпроси

Бяха обсъдени дефицити по приоритетните оси на програмата, особено в железопътния сектор. Нужни са допълнителни средства от държавния бюджет за покриване на ДДС и индексации. Европейската комисия следи внимателно за темпото на изпълнение на проектите и настоява за напредък.

Нови предложения от Европейската комисия

ЕК предлага законодателни промени, с които да се даде възможност за 100% съфинансиране на определени стратегически проекти. Акцентира се върху:

- Инфраструктура с двойно предназначение (вкл. военна мобилност);
- Проекти за декарбонизация и сигурност;
- Приоритетни инвестиции в периферни региони.

В този контекст, България трябва да идентифицира подходящи проекти, които да отговарят на новите критерии, ако реши да се възползва от тези промени.

Представяне на напредъка по бенефициенти:

Проекти на „Метрополитен“ ЕАД

Светослав Статев (*Началник на Управление „Инвестиционна дейност“ в „Метрополитен“ ЕАД*) докладва изпълнението на:

- Лот 1 и Лот 2 от линия 3 на метрото, включващи районите „Хаджи Димитър“, „Слатина“, „Гео Милев“ и „Цариградско шосе“;
- Изграждането на интермодален хъб в „Обеля“;
- Доставка на метровакове от Siemens и Škoda.

Инфраструктурата напредва добре, макар че проектът в „Обеля“ все още не е финансиран поради ограниченията за инвестиции в Югозападния регион.

Железопътни проекти (НКЖИ)

Нели Андреева (*и. д. Заместник генерален директор „Стратегия и администрация“ в Национална компания „Железопътна инфраструктура“*)

НКЖИ отчете напредък по следните обекти:

- „Елин Пелин – Костенец“ – стабилизиране на тунелите, прилагане на нови инженерни решения;
- „Пловдив – Бургас“ – 76% изпълнение;
- „Волуяк – Драгоман“ – близо 50% изпълнение;
- Подстанции в Русе, Варна, Разград – напреднала фаза на реализация;
- Реконструкция на гарите в Стара и Нова Загора – напълно завършена е реконструкцията на жп гарата в Стара Загора.

Предстои реализация на връзки с летищата в Пловдив и Бургас, интермодален терминал в Русе и проекти по ERTMS („Русе – Каспичан“).

Предизвикателства:

- Административни забавяния – ОВОС, ПУП, съгласувания.
- Юридически спорове, обжалвания на поръчки
- Индексации и недостиг на бюджет
- Сложни теренни условия – планински участъци, тунели

Въпроси от участници:

Вълко Станев (*Български хелзинкски комитет*)

- **Въпрос 1:** Ще могат ли жителите на София и Пловдив да пътуват за 1 час до 2030 г.?
- **Отговор** (Нели Андреева): Очаквано завършване на лот 1 на „Елин Пелин – Костенец“ е септември 2030 г. При благоприятни инженерни условия, срокът ще се спази.
- **Въпрос 2:** Защо се бави връзката между гара Пловдив и летището?
- **Отговор** (Нели Андреева): Проектирането предстои. Ще се търси финансиране, включително от други източници. Проектът е кратък (3,5 км), реализацията му е приоритет.

Драгомир Драганов (*Областен управител на Русе*)

- **Въпрос:** Ако тръжната процедура за интермодален терминал Русе се обжалва, ще могат ли да се усвоят 88 млн. лв. до 2029 г.?
- **Отговор** (Нели Андреева): Риск от обжалване има, но по-съществен е въпросът с избор на оператор. При нужда е възможно фазиране и дофинансиране. Важно е Министерството на транспорта и съобщенията да организира процедурата за оператор навреме.

Людмил Иванов (*Българска търговско-промишлена палата*)

- **Въпроси:** Ще се финансират ли точкови или линейни обекти по новия фонд за двойно предназначение? Има ли „План Б“ при невъзможност да се изгради тунелът при Вакарел? Ще има ли действащ ERTMS, ниво 2, в България до 2030 г.? Осигурено ли е финансиране за „Русе – Каспичан“, ERTMS ниво 2?
- **Отговори:**
 - **Мартин Георгиев:** Приоритет се дава на точкови обекти – по-бързо изпълними и с ясен ефект. Линейни могат да бъдат разглеждани при подходяща подготовка и финансиране.
 - **Нели Андреева (НКЖИ):** Няма геоложки условия, които да направят тунела невъзможен, но може да се окаже скъп. Има възможност влаковете временно да минават по съществуващото трасе. За **ERTMS ниво 2** – апликационната форма за „Русе – Каспичан“ е подадена. Финансирането не е осигурено изцяло. Нужни са допълнителни средства. Проектът е отпаднал от Плана за възстановяване, което усложнява финансирането.
 - **Мартин Георгиев:** Безвъзмездна помощ в Програмата липсва – има само 30 млн. лв. по „Техническа помощ“, докато проектът струва 180 млн. лв. Ще се търсят други източници или ще се чака освобождаване на средства по програмата.

Пътни проекти (АПИ)

Златка Петева (Агенция „Пътна инфраструктура“, Директор на дирекция „Изпълнение на проекти по ПТС“)

АПИ представи напредъка по:

- АМ „Русе – Велико Търново“ – стартирали строителни дейности;
- Тунел под Шипка – сложни теренни условия, нужда от допълнителни процедури и финансиране;
- АМ „Струма“ – напредва след постигнато споразумение с екологични организации;
- АМ „Европа“ – 94% изпълнение, планирано завършване през септември 2025 г.

Подчертани бяха трудности с отчуждителни процедури, екологични съгласувания и координация между институции.

Други дейности на АПИ:

- **Проект с МБВР (Световна банка)** за подобряване на управлението на пътния сектор – финансиран по Приоритет 5.
- **Обучение и квалификация** на служители.
- **Проект за пътна безопасност** – обследване на 6 района, избор на изпълнител в ход.

Предизвикателства, отчетени от АПИ:

- Сложност на процедурите, дълги срокове, обжалвания.
- Недостатъчна координация при екологични ограничения.
- Огромна разлика в мащаба на проектите затруднява планирането и изпълнението (напр. 76 км от АМ „Русе – Велико Търново“ спрямо 16 км за АМ „Струма“).

Уроци от забавянето на проекти

Златка Петева от АПИ отбеляза:

- Въпреки зрелостта на проекти като тунела под връх Шипка (ОВОС, ПУП, отчуждения – приключени още през 2019 г.), реалната работа започва с години закъснение.
- В бъдеще се залага на нов подход: инженеринг и изготвяне на ПУП от изпълнителя още в процедурата по възлагане. Така се избягват непрекъснатите преработки и закъснения.
- Пример: търгът за участъка Бяла – Велико Търново по АМ „Русе – В. Търново“ вече следва този модел.

Въпрос от **Драгомир Драганов** (Областен управител на Русе)

- Попита за закъснение при обхода на Бяла (АМ „Русе – В. Търново“) и дали ще се усвоят средствата до 2029 г.

Отговор от **Златка Петева** (АПИ):

- Проблемите с льосовите почви са технически решени.
- Очаква се активно строителство, включително и импулсно уплътняване на основата.
- Ще се навакса закъснението. Усвояването на средствата не е застрашено.

Изказване на **Вълко Станев** (Български Хелзински Комитет)

- Изрази благодарност за това, че вече има краен срок за АМ „Струма“.
- Предложи магистралата за награда като „образцов проект“ заради усилията по реализацията ѝ.

Въпроси от **Андреас фон Буш** (ЕК)

- По АМ „Струма“ и тунела под връх Шипка – подчерта:
 - Тези проекти са стратегически и видими за ЕС.
 - Притеснение от излизането на реализацията извън програмния период.
 - Необходима е яснота за фазиране, допълнително финансиране, евентуално военно значение.

Отговори:

- **Златка Петева** (АПИ):
 - Няма достатъчно средства в Програмата за пълна реализация.
 - Вариант: кандидатстване само за обхода на Кресна, който е реалистично изпълним до 2029 г.
- **Мартин Георгиев** (МТС):
 - По Кохезионния фонд има ограничен ресурс (~327 млн. лв.), от които около 160 млн. лв. остават.
 - Необходим е анализ и приоритизиране – средства ще стигнат само за ограничена част от проекта.

Изказване на **Даниел Попов** (Сдружение „За Земята“)

- Благодарни на институциите за съвместната работа и подписаната Пътна карта.
- Изтъкна, че държавата има ангажимент чрез МС да довърши АМ „Струма“, дори и със собствени средства.
- Подчерта, че проблемът не е само във финансирането, а в загубените 10 години поради грешно стратегическо решение.
- Изрази увереност, че сега се връщаме „на правилния път“ и проектът може да бъде реализиран успешно.

Заклучения

- Финансиране: Възможно е фазиране, частично финансиране по Програмата и допълване с национални средства.
- Институционална координация: Обединените усилия между МОСВ, АПИ, НПО и ЕК са довели до стабилна основа за напредък.
- Ключово значение: „Струма“ и „Шипка“ остават водещи приоритети както за националната администрация, така и за ЕК.

Пристанищна инфраструктура (ДППИ)

Анна Натова (директор на дирекция „Управление на проекти“ в ДППИ)

- Успешно завършен драгаж в Бургас;
- Рехабилитация на вълнолома в Бургас;
- Инсталация на високочестотни радарни системи (в очакване на съгласуване);
- Проекти в подготовка: кей в пристанище Лом, брегово електрозахранване на кораби, капитално драгиране, мултимодална платформа в Русе.

Идентифицирани са предизвикателства, свързани с държавните помощи, забавяния в съгласуванията и липса на средства за публичност по проектите.

Предизвикателства, посочени от ДППИ:

1. Държавна помощ

- Всички проекти са предмет на държавна помощ – изискват сложни анализи и съгласувания.
- Това не е задължение на бенефициента, а на администратора на помощта.

2. Задължително съгласуване с АОП

- Формално е необходимо, но реално води до забавяния – напр. проектът с радарите чака от април 2025 г.

3. Финансиране на публичност

- По проектите не се финансира публичност, въпреки задълженията за нея.
- Причината: класифицирани като държавна помощ.

Въпроси от участници:

Хилми Кушев (*Министерският съвет*): Попита за проблеми със собствеността на радарните станции.

Отговор (Анна Натова): Няма проблеми – ще бъдат разположени в рамките на пристанищата.

Обобщение от председателя (Мартин Георгиев)

- Въпреки административни забавяния, напредъкът по проектите е добър.
- Проектът за Лом е близо до одобрение – чака се становище от МФ.
- Процедурите по държавна помощ са сложни, но обичайни за целия ЕС.
- Работата продължава с очакване за ускорена реализация на проектите.

Зарядна инфраструктура - Процедура №2021BG16FFPR001-3.3.004 - втора

Представи: Ивета Колева - началник на отдел „Програмиране“, дирекция КПП

Бюджет: 32 млн. лв. (общо 42 млн. лв. с първата процедура).

Максимална БФП на проект: 500 хил. лв.

Цел: Изграждане на публично достъпни зарядни станции за леки и тежкотоварни ЕПС по TEN-T мрежата (основна и широкообхватна).

Основни параметри:

- Изисквания според Регламент (ЕС) 2023/1804:
 - Основна мрежа: ≥ 600 kW, с ≥ 2 точки по 150 kW
 - Широкообхватна: ≥ 300 kW, с ≥ 1 точка по 150 kW
 - Допустимо разположение до 3 км извън TEN-T, но извън градовете
- Допустими кандидати: Търговци или сдружения между тях, със съответен капацитет и съгласно ЗУСЕФСУ
- Интензитет на помощта:
 - Големи предприятия – до 35%
 - Средни – до 55%
 - Микро и малки – до 65%
- Допустими разходи:
 - Инфраструктура, СМР, инсталации, адаптация на терен, разрешителни, ВЕИ

- Срокове:
 - Планирано обявяване: до ноември 2025 г.
 - Срок за кандидатстване: 8 месеца
 - Срок за изпълнение: 2 години

Дискусии:

- Предложение от **Павел Савов** (Българската асоциация за рекреация, интеграция и спорт):
 - Липса на достъпност за хора с увреждания при зарядни станции
 - Предложение за специално приложение с информация за достъпни станции
- Отговор (Ивета Колева): Достъпността е задължителен критерий; приложението не е в обхвата на процедурата, но темата ще бъде обсъдена допълнително.

Процедурата беше одобрена с пълно единодушие.

Процедура (представена само за информация): „Зарядна инфраструктура за брегово електрозахранване на кораби“

Представи: Ивета Колева - началник на отдел „Програмиране“, дирекция КПП

Бюджет: 49 млн. лв.

Бенефициент: ДП „Пристанищна инфраструктура“

Цел: Изграждане на инфраструктура за брегово електроснабдяване в морски и речни пристанища от TEN-T мрежата, с цел:

- Намаляване на вредните емисии от корабите
- Подобряване качеството на въздуха в урбанизирани пристанищни зони

Основни елементи:

- Покритие: 2 морски (Бургас и Варна) и 6 речни пристанища
- Разходи (съгл. Регл. 651/2014):
 - Фиксирани/мобилни/плаващи станции
 - СМР, разрешителни, ВЕИ
- Интензитет:
 - За речни проекти до 44 млн. евро – 100% помощ

Дискусия:

- **Даниел Попов:** Попита дали са допустими разходи за ВЕИ
 - Отговор (Ивета Колева): Да, такива разходи са допустими
- **Вълко Станев:** Попита за сравнение на общите бюджети на процедурите
 - Отговор (Ивета Колева): Сравними са – 42 млн. лв. (по пътищата) и 49 млн. лв. (пристанища)

Не се гласуваше – гласуването ще се проведе чрез писмена процедура след доуточняване на режима на държавните помощи.

Създаване на подкомитети „Железопътни проекти“ и „Пътни проекти и пътна безопасност“ към Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Обща цел

- Създаване на два подкомитета за по-задълбочено проследяване и анализ на ключови проекти в областта на:

- Железопътната инфраструктура
- Пътната инфраструктура и пътната безопасност

Основни функции

- Мониторинг на напредъка по проекти и идентифициране на рискове
- Подобряване на координацията между заинтересованите страни
- Предлагање на решения при установени проблеми
- Осигуряване на публичност и информираност

Състав на подкомитетите

- Председател: Представител на Управляващия орган на Програмата
- Координатор:
 - ЖП подкомитет – представител на НКЖИ
 - Пътен подкомитет – представител на АПИ
- Членове: Представители на институции, общини, НПО, експерти, синдикати и други заинтересовани страни

Организация на работа

- Заседания: поне два пъти годишно
- Секретариат: дирекция „Координация на програми и проекти“ към МТС
- Решенията ще се вземат с мнозинство от присъстващите

Основни бележки и предложения

1. Включване на синдикални представители – предложение от Вълко Станев, прието по принцип
2. Централно координационно звено (ЦКЗ) към Министерския съвет:
 - Предложение процедурните правила да се приемат след създаване на подкомитетите – прието (вариант 1)
 - Предложение за включване на по-стратегически функции: анализ на „тесни места“, предложения за законодателни промени, системни решения – дискутирано и прието по дух, макар и с уговорка
 - Точкова редакция на състава и наименованията на представителите – прието
 - Включване на наблюдатели от бизнеса и НПО – прието
 - Публикуване на протоколите от заседанията – прието
 - Възможност за свикване на заседания от 1/3 от членовете или от координатора – прието

Изказвания в подкрепа на стратегическата роля на подкомитетите

- **Сюзан Зия (ЦКЗ):** Форумът трябва да се използва не само за оперативен мониторинг, но и за адресиране на системни проблеми
- **Малина Крумова (Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“):** Подкомитетите да търсят хоризонтални, дългосрочни решения на нормативни и координационни пречки
- **Даниел Попов (Сдружение „За Земята“):** Подкомитетите да извличат уроци за следващи програмни периоди

Взети решения от Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ на 12.06.2025 г.:

Решение 1:

ПРИЕМА Методология и критерии за подбор и оценка на проектни предложения по Процедура №2021BG16FFPR001-3. 3.004 „Зарядна инфраструктура за електрически превозни средства по пътищата – втора процедура“ за финансиране от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

Решение 2:

1. ПРИЕМА създаването на подкомитети „Железопътни проекти“ и „Пътни проекти и пътна безопасност“ с направените по време на Седмото заседание на Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ допълнения.

2. ПРИЕМА Правилник за дейността на Подкомитет „Железопътни проекти“ и Правилник за дейността на Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“, съгласно направените корекции или предложения от страна на членовете на Комитета.

3. ВЪЗЛАГА на Управляващия орган на Програма „Транспортна свързаност“ да изготви критерии за подбор и да провери процедури за избора на членове на Подкомитет „Железопътни проекти“ и Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“.

7/14/2025

14.7.2025 г.

Съгласно (Регламент (ЕС) 2016/679) относно защита на личните данни

Signed by: MARTIN GEORGIEV GEORGIEV

Signed by: DESISLAVA PETROVA NIKOLOVA

Одобрен от:

Проверен от:

Мартин Георгиев

Десислава Николова

Председател на КН на ПТС и

Началник на отдел ИПТП

Ръководител на УО на ПТС

Списък с участвалите на VII-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. Марина Агаларева, началник отдел, НТП, МТС
4. Аница Русева, МИР
5. Богдана Стоянова, държавен експерт, МС
6. Валентина Кайтазова, Област Пазарджик
7. Виолета Иванова, КНСБ
8. Вълко Станев, БХК
9. Генади Георгиев, МФ
10. Георги Генчев, КЗД
11. Гьоксел Кошуджу, ДФ „Земеделие“
12. Даниел Попов, представител, Екологично сдружение „За земята“
13. Дора Стоянова, Област Ловеч
14. Драгомир Драганов, РСР – СЦР, Русе
15. Евгения Черкезова, Програма за морско дело, рибарство и аквакултури, МЗХ
16. Жаклина Методиева, МОСВ
17. Илиана Филипова, представител, Сдружение „Агенция за регионално и икономическо развитие“
18. Илия Гътовски, Експертен пул – България
19. Красимира Крумова, Област Благоевград
20. Лорета Димитрова, АИКБ
21. Людмил Иванов, БТПП
22. Людмила Стойкова, МРРБ
23. Малина Крумова, ДАБДП
24. Мая Лашова, ИАПО, МО
25. Орлин Василев, АОП
26. Павел Савов, БАРИС
27. Петя Коралова – Ножарова, представител, БАН
28. Румяна Димитрова, МФ
29. Силвана Маринчева, МТСП
30. Станка Рашкова, МФ
31. Сюзан Зия, държавен експерт, ЦКЗ, МС
32. Теодора Борисова – Колева, ИАОСЕС
33. Хилми Кушев, МС
34. Яна Дочева, НСОРБ
35. Екатерина Алексиева, ЦКЗ, АМС

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС и ГОСТИ

36. Андреас Фон Буш, ЕК
37. Alan Lynch, ЕИБ
38. Mihaela Beer - Nickelson, ЕК
39. Denis Jakubik, ЕИБ, Jaspers
40. Асен Антонов, ЕИБ, Jaspers
41. Димитър Димитров, КАПБ
42. Борислав Арнаудов, УНСС

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

43. Здравко Желязков, НКЖИ
44. Нели Андреева, НКЖИ
45. Тодор Василев, НКЖИ
46. Цветелина Кацарова, НКЖИ
47. Деница Петрушева, НКЖИ
48. Златка Петева, АПИ
49. Венцислав Атанасов, АПИ
50. Наталия Ламбрева, АПИ
51. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
52. Светослав Статев, „Метрополитен“ ЕАД
53. Николай Найденов, „Метрополитен“ ЕАД
54. Анна Михнева - Натова, ДППИ
55. Ивайло Иванов, ДППИ
56. Силва Агопян, ИАППД
57. Венета Попова, ИАППД

МТС

58. Ивета Колева, началник отдел
59. Ясен Марков, началник отдел
60. Николай Дечев, началник отдел
61. Майа Стоилова, началник отдел
62. Ангелина Виденова
63. Мариела Стоянова
64. Миглена Белякова
65. Людмила Алексиева
66. Василена Куртишева
67. Станислав Чанчеров
68. Ивет Петкова
69. Анатоли Гинов
70. Борислав Петков
71. Галина Маринова
72. Галя Хинделова
73. Жана Василева
74. Женья Петкова
75. Мая Станоева – Радковска
76. Милен Данков
77. Настя Маргаритова
78. Пламен Бонев
79. Росица Япракова
80. Павлета Павлова
81. Любомир Саев