

ОДОБРЯВАМ:

Заличено съгл.чл.59,ал.3иЗаличено
съгл.чл.59,ал.3и4,във връзка с
чл.45,ал.1,т.3отЗЗЛД

Министър на транспорта и съобщенията



За МИНИСТЪР:

Заличено съгл.чл.59,ал.3иЗаличено
съгл.чл.59,ал.3и4,във връзка с чл.45,ал.1,т.3отЗЗЛД 16

Заповед за делегиране на правомощия

№ РД-08-369/1407 22г.

ГОДИШНА ПРОГРАМА

ЗА ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО, РЕМОНТА,
РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА 2022 Г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	5
ВЪВЕДЕНИЕ	6
1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	7
1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ	7
1.2 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ	7
1.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ	7
2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	9
2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	9
2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ	11
2.3 ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА	16
2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ	22
2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК	27
2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	31
2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	31
2.8 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА	34
3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	35
4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	37
5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	43
5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ	44
5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕСИФ	76
5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ	78
5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.	78
5.3.1.1 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ И „РАЗШИРЕНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“	78
5.3.1.2 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“	81
5.3.1.3 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 „ИНОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИЕТО И УСЛУГИТЕ – ВНЕДРЯВАНЕ НА МОДЕРНИЗИРАНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА, ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА НА ТРАНСПОРТА“	82
5.3.1.4 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“	82
5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020	82
5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027	86
5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021-2027	87
5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ	87
ПРИЛОЖЕНИЯ	89

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

ГДВ	График за движение на влаковете
ДФФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДОВОС	Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда
ЕК	Европейска комисия
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
КОРИДОР ОИС	Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията, съгласно решение за приемане на структура на Министерския съвет на Република България (обн. ДВ, бр. 106, от дата 15.12.2021 г.)
НК ЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
НПУВ	Национален план за възстановяване и устойчивост
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
ОРД	Обща разгъната дължина
ОСР	Обща стратегическа рамка
ОТ	Осигурителна техника
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027
ПУП	Подобен устройствен план
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
СИТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМР	Строително-монтажни работи
СРИП	Стратегическо развитие и инвестиционни проекти
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТК	Телекомуникации
ТП	Трансформаторни постове
ТПМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВК	Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
УО	Управляващ орган

CINEA	Европейска изпълнителната агенция за климат, инфраструктура и околна среда
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
TEN-T	Трансевропейската транспортна мрежа
TSI CCS	Контрол, управление и сигнализация в конвенционалната железопътна система

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2022 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения; в т.ч.: изм. и доп. ДВ. бр.11 от 9 Февруари 2021 г.
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската комисия (ЕК) за развитие на железопътния транспорт с последващите ги изменения и допълнения;
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 г.;
- Проект на Програма „Транспортна свързаност” (ПТС) 2021-2027 г.;
- Механизъм за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ (МСЕ) 2021-2027 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2021-2027 г.;
- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз;
- Договор между Държавата и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за актуалния период;
- Конвергентна програма на Република България за актуалния период;
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Актуализиран национален план за изпълнение на техническа спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2030);
- Решение № 114 на Министерския съвет от 10 март 2022 г. за одобряване на промени в Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2022-2024 г., одобрена с Решение № 42 на Министерския съвет от 2022 г.
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2022 г. (обн., ДВ, бр. 18 от 04.03.2022 г., в сила от 1.01.2022 г.);
- ПМС № 31 от 17 март 2022 г. за изпълнение на държавния бюджет на Република България за 2022 г. (Обн. ДВ бр. 23 от 22.03.2022 г.).
- Проект на Бизнес програма на НК „Железопътна инфраструктура“ за периода 2021 -2025 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура” (НКЖИ), залегнали в Бизнес програмата за периода 2021-2025 г. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта и съобщенията утвърждава Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Тя е неразделна част от Договора между държавата и НКЖИ.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2022 г. съдържа:

- Инвестиционна дейност на НКЖИ за 2022 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2022 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2022 г.

НКЖИ е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е управител на железопътната инфраструктура, като организира, осъществява и отговаря за изпълнението на своите задължения по дългосрочен договор, сключен между Компанията (Управител на инфраструктурата) и държавата. НКЖИ организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

Дейностите на Управителя на инфраструктурата са регламентирани от Закона за железопътния транспорт, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна, и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия (ЕК) и на регламентите на Европейския парламент и на Съвета.

С приемането на Република България в Европейския съюз (ЕС), приетите от Европейския парламент регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на железопътния транспорт имат силата на закон за страната, респ. за железопътните предприятия и НКЖИ.

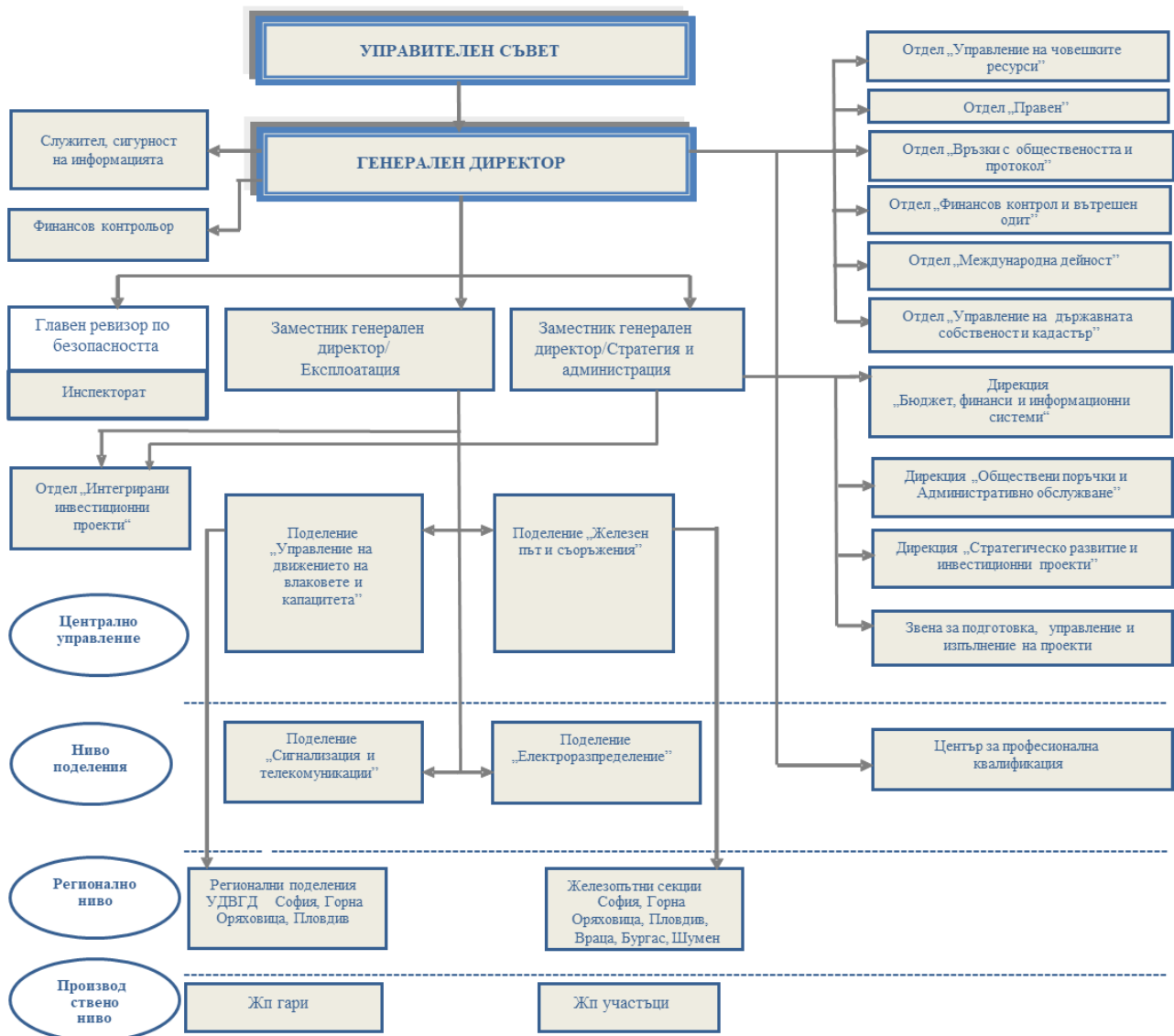
НКЖИ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe” (RNE); Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОЕМ); Товарен железопътен коридор № 10 – Алпийско/Западно-Балкански (ТЖК 10); Платформа на железопътните инфраструктурни управители в Европа (PRIME);

Управителят на инфраструктурата развива двустранно сътрудничество с чуждестранни администрации с цел повишаване ефективността на железопътните превози.

1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ

Фигура № 1



1.2 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Политиката на доходите е разработена съобразно Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2022-2024 г. (Решение № 114 на Министерския съвет от 10 март 2022 г.), съгласно която минималната работна заплата за страната през 2022 г. ще достигне 710 лв.

Във връзка с увеличението на минималната работна заплата, договореният механизъм в КТД 2020 г., в сила от 01.04.2022 г. основните заплати на работещите в предприятието, определени по този механизъм ще бъдат увеличени с 9,23%.

1.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

На база заявки за обучение за 2022 г. предстои изготвяне на годишна Програма за професионалното обучение на персонала в НКЖИ. Приоритетно ще бъде обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в НКЖИ, за които предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

С цел презентиране на компанията като работодател, НКЖИ всяка година участва в организираните „Национални дни на кариерата“ и организира и провежда „Ден на НКЖИ“ във висши учебни заведения.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит в предприятието и за 2022 г. предстои сключване на договори за сътрудничество с висши учебни заведения и професионални гимназии по жп транспорт в страната.

Мерки в годишен план за ефективно управление на човешките ресурси – срок за реализиране, необходими средства, ефект

Таблица № 1

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
1	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне разписания на длъжностите за 2022 г.	м. декември 2021г. – м. януари 2022 г.	Бюджети на поделенията.	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието.
3	Изпълнение на заложените мерки за 2022 г. в Стратегия за управление на човешките ресурси на НКЖИ 2021-2025 г.	м. януари – м. декември 2022 г.	Средства за реализиране на стратегията.	Ефективно управление и развитие на човешките ресурси.
4	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии.	м. януари 2022 г.	Не са необходими финансови средства.	Осигуряване на кадрови капацитет.
5	Провеждане на преговори и сключване на нов Колективен трудов договор.	м. март – м. май 2022 г.	За изпълнение на социалната програма и увеличение на доходите съобразно договореното в КТД 2022.	Повишаване доходите на персонала.
6	Изпълнение на програми, свързани с управление и развитие на Човешките ресурси.	м. януари – м. декември 2022 г.	Необходим е финансов ресурс.	Ефективно управление на ЧР.

2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Производствен капацитет

НКЖИ в качеството си на управител на железопътната инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани железопътни предприятия при равнопоставени условия.

Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина. Средната използваемост на капацитета в последните години намалява. Повишено запълване на капацитета се достига в определени железопътни участъци и линии поради извършване на ремонти на железния път и съоръженията.

Всички услуги, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в *Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура*, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура става на база на предварителни заявки за капацитет. Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ (УДВК) извършва обработка на заявките за ползване на капацитета, осигурява правото за използване на предоставените капацитети и управление на движението, осъществява комуникация при управлението на превозния процес и предлага информация за движението на влаковете. Обработва и подава информация, необходима за въвеждането или експлоатацията на обслужването на влаковите трасета, за които е предоставен съответен капацитет.

План за дейността на поделение УДВК през 2022 г.:

➤ Очаквани приходи от такса преминаване и очаквана влакова работа по железопътната инфраструктура.

Прогнозните приходи са изчислени съгласно *Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура*, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения График за движение на влаковете (ГДВ) за 2022 г. Одобрените от ИАЖА размер на ставки в сила от 01.01.2022 г. са както следва:

- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър – 0,00204 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурната такса за брутотонкилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,00184 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,00143 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър – 0,6264 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,5638 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,4385 лв. за влаккилометър.

Очакваната извършена работа и приходи от такса преминаване за 2022 г., са както следва:

- Извършена работа по железопътната инфраструктура в натурални измерители 30 911 340 влаккилометри и 13 480 845 786 брутотонкилометри в т.ч.:
 - от пътнически превози – 21 159 388 влаккилометри и 4 443 471 552 брутотонкилометри;
 - от товарни превози – 8 646 230 влаккилометри и 8 918 228 835 брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – 1 105 722 влаккилометри и 119 145 399 брутотонкилометри.
- Приходи от такса преминаване – 46 500 149 лв., в т.ч.:
 - приходи от пътнически превози – 22 318 923 лв.;

- приходи от товарни превози – 23 248 545 лв.;
- приходи от изолирани локомотиви – 935 681 лв.
- Разработване ГДВ за периода 2022/2023 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване Закона за железопътния транспорт.
- Изчисляване на инфраструктурните такси и отчитане реализирането на заявения капацитет.
- Ежедневно отчитане на реализираната работа по железопътната инфраструктура.
- Изготвяне на статистически данни за: начислените инфраструктурни такси и цени за услуги; реализираната работа по железопътната мрежа; изпълнението на ГДВ; закъсненията на влаковете; използването на предоставяните услуги.
- Денонощно управление на движението на влаковете, приемане и обработване на заявките и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура.
- Подобряване условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и прелезите: ръководители движение, постови стрелочници и прелезопазачи.
- Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите с цел привеждането им в съответствие със структурата в железопътния транспорт, хармонизирането им с европейското законодателство и изискванията за оперативна съвместимост. Координация на дейностите, извършвани от гаровия персонал с останалите поделения на Компанията и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност. Разработване на нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на железопътната инфраструктура.
- Инициира и участва във внедряването на съвременна осигурителна техника с цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението при спазването на следните приоритети:
 - Модернизиране на железопътната линия от София до Септември. Изграждане на диспечерска централизация от Михайлово до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – маршрутно-компютърни централизации. Развитие на жп възел София, жп участък София – Волуяк – гара София, както и жп възел Пловдив – гара Пловдив.
 - Проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по железопътни линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление в участъка София – Карлово и Благоевград – Кулата.
 - Изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с железопътни администрации на страните от ЕС.
 - Изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечерите. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда.
 - Изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационният персонал при осигуряване движението на влаковете и извършването на маневрената дейност.
 - Интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се

повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила.

– Изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, разположени по цялата железопътна мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ.

– Внедряване на високотехнологични мобилни системи за контрол на теглото на подвижния железопътен състав.

➤ Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания.

➤ За приемните здания и пространствата около тях се прилагат изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт и на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

➤ Поделение УДВК участва в разработването на стратегия на НКЖИ за модернизация на определени гари с цел задоволяване нуждите от капацитет за превозвача.

➤ През 2022 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:

– Закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като това ще доведе до реализирана икономия от работно време.

– Промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници.

– Управление на две или повече гари от един началник гара.

– Проектиране и разработване на „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР).

– Участие в работните групи на товарните железопътни коридори, на които НКЖИ е член за повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт.

– Инициране и постигане на изменения в правилата за работа на граничните железопътни преходи с Гърция и Турция с цел облекчаване на процедурите за осъществяване на трафика.

➤ Очакван ефект:

– Повишаване на приходите от част от допълнителните услуги, предоставяни от НКЖИ.

– Подобряване на условията на работа на експлоатационния персонал.

– Оптимизиране на числеността на персонала.

– Подобряване на комфорта и достъпността на пътниците до гарите.

– Създаване на възможност за предоставяне на мобилни везни за контрол на тегло в пунктове, които не са съоръжени със стационарни везни.

– Повишаване на безопасността на железопътния транспорт, чрез намаляване на субективния фактор при осигуряването на движението на влаковете и изграждането на нови системи за контрол на подвижния състав.

– Повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт чрез облекчаване на вътрешните и международните процедурите за осъществяване на трафик.

2.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път

Основна задача на поделение „Железен път и съоръжения“ (ЖПС) е да планира, организира, управлява и извършва дейностите по поддържане и ремонт на железния път и железопътните съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни съоръжения, откоси и др.) в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт. Състоянието на

железния път е определящо за скоростите в ГДВ, сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес програмата на Управителя на инфраструктурата.

Основни параметри на железопътната мрежа на НКЖИ

• Обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа – 6 455 км, от които, с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 302 км, в т.ч.:

➤ дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 906 км;

➤ двойни жп линии – 995 км;

➤ теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;

➤ дължина на гарови коловози – 1 429 км:

– с междурелсие 1 435 мм – 1 401 км;

– с междурелсие 760 мм – 13 км;

– с междурелсие 1520 мм – 15 км.

➤ Железопътни съоръжения:

– железопътни тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;

– железопътни мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км, в т.ч.:

– железопътни прелези – 757 бр.;

Проблеми, свързани с управлението на поддържането на железния път и съоръженията

Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането.

За своевременното откриване, оценяване и вземане на бързи решения за преодоляване на възникналите проблеми по безопасността, в Поделение ЖПС действат системите за обективен и субективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията, изградени в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

Оценката на техническото състояние на железния път се извършва чрез обективен (измерване с технически средства) и субективен (визуален) контрол:

Обективен контрол

• измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория;

• измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки в ненатоварено състояние с измерителни тележки;

• ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на железопътните стрелки.

Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория

През 2021 г. е извършено измерване на геометрията на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120. Сключен е договор за период от три години за диагностика на железния път с пътеизмерителна лаборатория – измерване на геометричните параметри на железния път, видеоконтрол на техническото състояние на елементите от горното строене, контрол на габарита чрез лазерна система, георадарно обследване на баластовата призма, предпазния пласт, насипите и земната основа, километриране на железопътните линии.

Оценката на състоянието на железния път при измерването с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 през 2021 г. показва добро и задоволително техническо състояние на железния път. Независимо от добрите резултати, някои отсечки на железопътната мрежа са с влошено състояние на релсо-траверсовата скара и баластовата призма.

Основна причина за влошеното състояние на елементи от горното строене на железния път са просрочените ремонти. Механизираните подновявания и средни ремонти не са достатъчни, за да бъде преодоляно натрупаното през годините изоставане, основно поради неосигуряване на финансови средства. В много отсечки от железопътната мрежа, в които междуремонтните

срокове са пропуснати, безопасността на движение и заложените в Графика на движение на влаковете скорости се осигуряват единствено с усилията на органите на поддържане в железопътните секции.

Ултразвукова дефектоскопия (УД) на релсите и елементите на железопътните стрелки

Обективният контрол на релсите и релсовите елементи в железопътните стрелки се основава на изградената система за дефектоскопия. Нормативно това е регламентирано чрез „Правила за организация на безразрушителен контрол на релси, железопътни стрелки, заварени настави и на възстановени чрез напластяване на елементи на железния път” от 2012 г. и „Каталог на неизправностите в релсовите елементи”, утвърдени от Генералния директор на НКЖИ през 2006 г. Наличната дефектоскопна апаратура позволява в железопътните стрелки да бъдат контролирани някои от техните елементи (раменни, междинни релси и част от езика). От 2008 г. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езиците на стрелката, където дефектите възникват най-често.

Качеството на безразрушителния контрол се определя основно от използваната апаратура и квалификацията на дефектоскопистите. Поради тежките условия на работа, през последните години се забелязват сериозни трудности по набиране на квалифициран персонал за дефектоскопия.

Ултразвукова дефектоскопия се извършва от създадените във всяка железопътна секция звена за безразрушителен контрол.

През 2021 г. е извършена ултразвукова дефектоскопия, както следва: най-малко два пъти по главните железопътни линии и един път по второстепенни железопътни линии, както и на железопътните стрелки.

За подобряване на качеството на ултразвуковия контрол са закупени общо 6 бр. нови дефектоскопи за измерване на релсовите стрелкови елементи, а през 2022 г. ще бъдат закупени още 2 бр. дефектоскопа за контрол на релсовите елементи на железния път.

Субективен контрол

Субективният контрол се извършва съгласно „Правилата за текущо поддържане на железния път“ и представлява, осъществяван от железопътни кантонери, охранители на слаби места и технически персонал от железопътните участъци, периодичен визуален оглед на състоянието и годността на елементите от горното строене на железния път – релси, траверси, баластова призма, скрепление.

Железопътните кантонери и охранителите на слаби места извършват ежедневен контрол по предварително одобрени графици. Охранителите на слаби места са ангажирани основно с контрола на срутища и свлачища в планинските участъци на мрежата, като същите извършват и оглед на горното строене.

Във всеки железопътен участък периодично със субективен контрол за състоянието на железния път и съоръженията са ангажирани и началник железопътен участък и техник/ръководител група. Същите извършват измерване с ръчни инструменти на параметрите (ниво, флеш и междурелсие основно в кривите) на железния път и железопътните стрелки. При констатиране на стойности, близки или над регламентираните в нормативната уредба, се предприемат коригиращи мерки по привеждане на състоянието им в съответствие с нормативите.

Оценка за техническото състояние на съоръженията

Голяма част от съоръженията на долното строене (мостове, тунели плъзгачи, водостоци, подпорни стени) са в експлоатация от втората половина на ХХ^{ти} век. Ограниченото финансиране в годините е довело до просрочие на ремонти по немалка част от тези съоръжения и това е предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или

техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.

Проблеми при извършване на субективния контрол на железния път и съоръженията

Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането на железния път и съоръженията. Системата за контрол върху състоянието на пътя и съоръженията е изградена в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

Резултатите от субективния контрол се определят основно от работата на длъжностните лица, осъществяващи контрол. Ефективността от работата на кантонерите се определя от дължината на наблюдавания от тях участък. Със субективен контрол в мрежата са ангажирани около 740 кантонери, 35 кантонери/охранители слабо място и 5 охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на „плътност” на системата за контрол.

Необходими мерки за подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията.

В преобладаващата част от мрежата железният път и съоръженията, като техническа система, се намират в относително устойчиво „равновесие”, което на някои участъци следва да бъде оценено вече като твърде „крехко”. Независимо от ограниченията от инвестиционно и друго естество, извършването на ремонтно-строителните работи на тези места не търпи отлагане.

План за дейността на Поделение „Железен път и съоръжения“ през 2022 г.

При съществуващото ниво на технологиите и техническата съоръженост Поделение „Железен път и съоръжения“ няма възможности за амбициозни промени в краткосрочен план, но целите на Управителя на инфраструктурата са, чрез изпълнението на големите инфраструктурни проекти да се осъществи модернизация на железопътната инфраструктура, техническа и ефективна поддръжка на железния път, възстановяване при възможност на проектите параметри на железопътната мрежа и експлоатация на същата при високо ниво на безопасност. Базовите данни на които се основава планирането на средствата от инвестиционната програма през 2022 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостите от ремонт по следните приоритетни направления:
 - Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово;
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Мездра – Видин;
 - Русе – Каспичан;
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизирано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
- осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ;
- стабилизиране на релсо-траверсовата скара, в отсечките, където нейното състояние е оценено като критично;
- активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от инфраструктурни такси през 2022 г.

С изпълнението на ремонтите на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, гарантиращи устойчив график на движение на влаковете;
- капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата;
- комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- увеличаване на срока на експлоатация.

Подновяването ще се извърши по стопански начин, с железопътна механизация, стопанисвана от Железопътна секция Враца, както и с наемането на специализирана механизация. През 2022 г. със средства от инфраструктурни такси ще се изпълняват следните обекти:

- Подновяване на железния път с нови материали тип 60 от км 81+764 до км 82+441 и от км 82+971 до км 85+082 с обща дължина 2 788 м, в междугарието Дяково - Дупница по 5-та жп линия.
- Механизирано подновяване по стопански начин на 3-ти приемо-отправен коловоз в гара Реброво с дължина 760 м по 2-ра жп линия.
- Механизирано подновяване на железния път по стопански начин с траверси СТ-6 и полагане на БРП в междугарието Реброво-Своге път № 1 от км 24+984 до км 32+560 с дължина 6404 м по 2-ра жп линия.
- Механизирано подновяване на железния път по стопански начин с траверси СТ-6 и полагане на БРП в междугарието Елисейна-Зверино път № 1 от км 64+591 до км 70+091 с дължина 5500 м и 4-ти коловоз гара Зверино с дължина 994 м по 2-ра жп линия.
- Механизирано подновяване на железния път в гара Карлово на коловоз № 2 с дължина 701 метра по 3-та жп линия.
- Механизирано подновяване на железния път в междугарието Казанлък-Черганово от км 206+239 до км 212+611 с дължина 6372 м.
- Механизирано подновяване на текущия път (коловоз № 2) в гара Змейово с релси тип 60 и траверси СТ-6 със смяната на 4 броя стрелки на бетонови траверси и релси тип 60.
- Механизирано подновяване на железния път на 12-ти коловоз с дължина 582 м и на 13-ти коловоз с дължина 693 м в гара Бургас и на Изтеглителен коловоз IV "Г" с дължина 512 м в гара Карнобат.
- Механизирано подновяване коловози № 9 с дължина 536 м, № 10 с дължина 585 м и № 11 с дължина 624 м в гара Горна Оряховица с наем на механизация.
- Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин.
- Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъскотна - Търнак от км 65+975 до км 67+885 с обща дължина 1910 метра.
- Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ.

Очакван ефект

В резултат на изпълнението на предвидените ремонтни работи, ще бъде постигнат следният ефект:

- възстановяване на проектна скорост в 1 бр. междугарие с дължина 8,7 км;
- завишаване на скоростта на движение в 3 бр. междугария с обща дължина 24,7 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;

- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 800 км;
- подобряване на техническото състояние на железопътни стрелки – 500 броя;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив график за движение на влаковете;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково” и цеха за направа на дълги релси в гр. Шумен;
- качествено подобряване състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване нивото на транспортната съоръженост на железопътните участъци;
- намаляване на ръчния тежък физически и непривлекателен труд, чрез доставката на лека механизация.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2022 г., ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алуминотермитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

Основната група от проблеми, които съпътстват работата по поддържането и ремонта на пътя и съоръженията към него на настоящия етап, са:

- *Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните железопътни линии в мрежата (отнася се за немодернизирани и рехабилитирани железопътни линии) поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15-20 години.* Трайното решаване на проблема е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средносрочната програма на Управителя на инфраструктурата. Към момента дължината на отсечките с нарушени междуремонтни цикли е над 1 700 км.
- *Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията.* Просрочените ремонти са предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.
- *Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал.* Все по-осезаем става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. Тежкия непривлекателен труд и липсата на квалифицирани специалисти следва да бъде заменен от достатъчно тежка и лека специализирана механизация за поддържане на железния път и съоръженията към него.
- *Недостатъчна механо, енерго и транспортна осигуреност.* Техническото състояние на железопътната мрежа е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на Поделение „Железен път и съоръжения”.

2.3 Дейности по СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СИТ) технически осигурява и поддържа висока степен на безопасност на движение на влаковете, чрез съоръженията и системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване на нетягови консуматори намиращи се на територията на железопътната инфраструктура в страната, в съответствие с изискванията за безопасност и оперативна съвместимост.

Основната дейност на Поделение СИТ е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването и енергийния

контрол (ЕС и ЕК). Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Основна задача на дейността е да се сведе до минимум влиянието на субективния фактор, за да се предотврати в максимална степен допускането на грешки от страна на хората, които управляват влаковото движение. Това се постига с инсталирането на скъпоструващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

Осигурителна техника

Осигурителната техника осъществява: контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират от действащата нормативна база (Наредба № 58 на МТ от 2006 г.).

Действащите в момента общо 313 бр. експлоатационни пункта (296 гари и 17 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ - общо 298 бр. централизации, както следва: Маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) – 24 бр.; Релейни централизации тип МРЦ – 171 бр.; Електромеханични централизации тип (ЕМЦ) – 33 бр.; Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) – 70 бр. (*гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк*). Без осигурителна инсталация са 17 бр. гари, в които движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове (ПУ) за управление на входни светофори/семафори.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника са с изтекъл експлоатационен живот и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център). Движението на влаковете в участъка Пловдив-Свиленград по I-ва основна жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи в условия на редовна експлоатация.

За осигуряване безопасността на движение на влаковете в междугарията се използват системите: Релейна полуавтоматична блокировка (РПАБ); Релсови вериги за установяване наличието на влак (АБ с проходни сигнали или директна обвързка); Броячи на оси (АБ без проходни сигнали). Съществуват междугария без осигурителна техника, при които движението на влаковете се осъществява по телефонен способ.

Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). От всички 757 бр. железопътни прелези, 522 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: автоматични прелезни устройства с бариери – 134 бр.; автоматични прелезни устройства със сигнализация – 267 бр.; електрически бариери в район на гара – 121 бр.

На 313 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Бялата бавно-мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава железопътното возило.

Голяма част от автоматичните прелезни устройства са оборудвани с остарели датчици за установяване наличието на влак (къси електронни релсови вериги КЕРВ) и е необходима тяхната подмяна с оперативно съвместими системи с броячи на оси.

Жп участъкът Елин Пелин – Белово е съоръжен със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson.

Жп участъците Септември – Пловдив и Крумово – Свиленград са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice).

В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на Наредба № 57 е участъкът Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км. ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d, като полево оборудване е изградено.

За влаковете, движещи се по линии със системи за управление на влакове, не е задължително, но е препоръчително да бъдат оборудвани със съответните бордови системи. Влаковете, които не са оборудвани със съответните бордови системи се допуска да движат по тези линии със скорост не по-висока от 130 км/ч.

Монтирани са следните устройства за контрол на подвижен железопътен състав:

- В района на гара Калотина запад, страна граница с Република Сърбия – Система за контрол на ПЖПС на км 56+670 (контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Септември–Пазарджик – Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Тодор Каблешков–Стамболийски – Система за контрол на ПЖПС на км 141+800 двупътна (контрол на габарит, загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Пловдив разпределителна изток–Крумово – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна.
- В междугарието Ябълково–Димитровград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228.
- В междугарието Димитровград–Нова Надежда – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239.
- В междугарието Димитровград–Хасково – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Юг на км 3+874.
- В междугарието Любимец–Свиленград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Запад на км 291+183.
- В междугарието Свиленград–Капъкуле – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Изток на км 302+000.
- В междугарието Маноле–Белозем – Система за контрол на горещи букси и колела на км 26+532.

Телекомуникации

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, конферентни, селекторни, телексни, пренос на данни и др. Системите от телекомуникационната мрежа осигуряват преносна среда за системата за сигнализация, гласов пренос и са непосредствено свързани с ръководството, организацията и безопасността на железопътното движение и превозите.

Медният съобщителен кабел и преносната среда (телекомуникационна кабелна мрежа) постепенно се подменят с оптични кабели, които на този етап са близо 1190 км (около 50% от необходимото покритие на железопътни линии), като в процес на изграждане са още 432 км.

Така не само ще се гарантира безопасност за работа на осигурителните системи, но и ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда. Все още по второстепенни участъци от железопътните линии има въздушни телефоно-телеграфни линии с крайно ограничен капацитет.

В участъци с изграден оптичен кабел и цифров пренос се осъществяват съвременни услуги за пренос на данни със скорости 10 MBit/s, 100 MBit/s, 1GB/s и 10 GBit/s.

Специалните диспечерски системи са предназначени основно и само за нуждите на НКЖИ – да осигурят гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по координация и управление движение на влаковете. Използват се от звената, заети с непосредствената експлоатация и поддръжка на железопътните линии и осигурителната техника. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на държавните нормативни документи и европейски стандарти ERTMS.

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи, НКЖИ има изградени специализирани влакови диспечерски и маневрени радио връзки. Влаково–диспечерските радио връзки са предназначени и устроени само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в гарите от ж.п. участъците и са задължителни за всички участници в движението по съответната ж.п. линия. Влаковата диспечерска радиовръзка работи в честотния диапазон 450 MHz (0.7 m). Покрити с радиосигнал са повечето главни магистрални жп линии – 1614 км.

Маневрените радиовръзки са предназначени за осигуряване и подпомагане на маневрена и други дейности във всички влакообразуващи и с маневрена дейност гари. Използва се честотен ресурс в обхвата на 150 MHz (2 m).

Инсталирана е GSM-R (MSC) централа – 1 брой в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Data в участъка София – Пловдив – Свиленград. Изградена е система базови станции BSS с ниво на покритие за ETCS ниво 1.

На всички модерни участъци и самостоятелно ремонтирани гари (с извършен основен ремонт) по програми на ЕС и национално финансиране, се инсталират съвременни информационни уредби и системи за пътници – оповестителни високоговорещи и електронни табла (в чакални и на перони). На останалите гари работят основно оповестителни информационни уредби за пътници. Във всички служебни помещения, свързани с организацията на превозните процеси и движението на влаковете по гарите, както и в голяма част от административно-служебните помещения и сградите на НКЖИ има функциониращи часовникови системи, показващи точното време.

Телефонните централи покриват напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставят стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи железопътни възли. НКЖИ поддържа 42 броя телефонни централи - 34 цифрови и 8 електромеханични, с общ капацитет – 26 038 абоната.

Прилагат се системите за видео наблюдение на 42 бр. прелези и 38 железопътни гари.

Електроснабдяване и енергиен контрол

Предмет на дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“ е поддръжка, ремонт и ново строителство на съоръженията за електроснабдяване, които осигуряват електрозахранване на системите за сигнализация и телекомуникации пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. В обхвата на системата е отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и

технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации и т.н.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ поддържа: 289 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 794 бр. желязо-решетъчни пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с дължина около 2 400 км, разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла. Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

При електросъоръженията не малка част от оборудването е морално и физически остаряло и с повишени загуби на електрическа енергия. Част от сградите с трафомашини и оборудване са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове, както и за нерегламентирано проникване на външни лица. Част от кабелните линии свързващи трансформаторите с разпределителните уредби са физически остарели с влошени параметри.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от железопътни линии, на които се извършва реконструкция и модернизация. Предвижда се модернизация на отоплението на железопътните стрелки и в други гари.

Част от осветлението в района на гарите е физически и морално остаряло. Все още на много места осветителните тела са натриеви с неефективна оптична система и светлоразпределение. Предвижда се тяхната подмяна с енергоспестяващо LED осветление.

В ход е програма за изграждане на соларни паркове за собствени нужди в района на железопътните гари. Предвижда се соларните паркове да бъдат изградени с мощност до 30KW, като от тях ще електрозахранват съоръжения на НКЖИ. Предвижда се монтиране на ново съвременно алтернативно електрозахранване, въз основа на съвременна технология, базирана на възобновяеми източници на електроенергия, което да гарантира непрекъсваемо и качествено електрозахранване за електрически централизации /ЕЦ/. Използването на алтернативното фотоволтаично електрозахранване ще доведе с до 50% понижаване разходите за електроенергия, както и спестяване на средства за скъпо струващото гориво и консумативи за дизелови агрегати.

С цел намаляване на разходите за електроенергия и поддръжка приоритетно е заложено на:

- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.
- Обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители.
- Изграждане на фотоволтаични централи за добив на електроенергия.
- Доставка на електромери и електромерни табла, автоматични предпазители, контактори и дефектно-токови защиты.
- Рехабилитация на осветлението в тунели.
- Доставка на оборудване, трансформатори и резервни части Ср.Н

Проблеми:

➤ Голям дял морално и физически остарели съоръжения на ОТ, ТК и ЕС. Експлоатационните параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошаване като цяло предоставяните от Поделението услуги.

➤ Липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС. Липсата на резервни части и материали допринася за некачественото извършване на профилактиката на тези съоръжения, което води до чести прекъсвания в работата им и нарушаване на качеството и надеждността на предлаганите от Поделението услуги.

➤ Недостиг на аварийни автомобили. Недостигът на аварийни автомобили затруднява работата по отстраняването на повреди, където съоръженията са отдалечени, трудно достъпни, силно амортизирани и се налагат чести ремонти. Създадена е организация на работа за обслужване на по-големи участъци от мобилни групи.

➤ Кражби и унищожаване на кабели и апаратура на ОТ, ТК и ЕС. Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото движение и маневрената дейност и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. НКЖИ ежегодно плаща големи суми за възстановяване на този вид щети.

➤ Текучество на кадри. Неконкурентните заплати и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-голям дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантяване на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

План на дейността на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2022 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Подделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2022 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на НКЖИ. За да бъдат преодолените натрупаните в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2022 г., по източници на финансиране е както следва:

✓ *Със средства от капиталов трансфер:*

• Обекти, които се очаква да продължат през 2022 г.:

– Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел – стротелно-монтажните работи по обекта са приключени и обекта има издаден Акт 15 от 23.11.2021 г.

– Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия - по обособени позиции 1 и 2.

– Елитрификация на 83 жп линия в участъка Симеоновград – Нова Загора – част Сигнализация и телекомуникации.

– Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово"

– Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства.

– Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.

– Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.

• Обекти, които се планират да бъдат стартирани през 2022 г.:

– Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия.

– Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени позиции.

– Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.

✓ *Със средства на Компанията за 2022 г.:*

– Инсталиране на комуникационна ИТ базирана система за осигуряване на движението на влаковете между граничните гари Свиленград (Република България) и Капъкуле (Република Турция).

- Инсталиране на съвременна система за осигуряване на видеоконферентни оперативно-диспечерски връзки с цел координация управлението на влаковете за нуждите на звена Оперативно - диспечерски и ЦДР в София, Пловдив и Горна Оряховица.
- Избор на доставчик на електрическа енергия и координатор на балансираща група за обектите на НКЖИ присъединени на нива средно и ниско напрежение.
- Доставка на материали, оборудване и апаратура.
- Доставка на почистващи, дезинфекционни и хигиенизиращи препарати и средства за почистване.
- Техническо обслужване, прегледи, застраховки, винетки за транспортните средства, охрана, СОТ и др.
- Горива, дизел, бензин, газ и газьол.
- Ремонт на сгради, съоръжения и апаратура.

Изпълнението на Програмата за поддържане и развитие на Поделение СИТ ще обезпечи основната му дейност, а именно:

- Изпълнение на утвърдената планова профилактика на съоръженията, съгласно изискванията на производителя за правилната им поддръжка и експлоатация и разписаните технологични операции в правилници, наредби и др.
- Оптимално използване на мобилни групи и комплексни бригади за аварийно възстановяване на съоръженията (при посегателства, бедствия, аварии и катастрофи) и отстраняване на повреди.
- Осъществяване на планови ремонтни дейности, преустройство на системи и модернизации.

Очакван ефект

- ✓ Осигуряване надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на графика на движение на влаковете.
- ✓ Повишаване безопасността на движението на влаковете и качеството на телекомуникационните връзки.
- ✓ Подготовка на системите на осигурителната техника и телекомуникациите за внедряване на система ERTMS/ETCS по основните европейски железопътни коридори и приоритетните за НКЖИ трасета.
- ✓ Поддържане високо ниво и непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес.
- ✓ Подобряване състоянието и качеството на електрозахранването, в резултат на което ще бъде гарантирана безопасността на експлоатационния персонал, движението на влаковете и маневрената работа.
- ✓ Намаляване на експлоатационните разходи на Управителя на инфраструктурата при гарантирана висока безопасност на превозния процес.
- ✓ Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.
- ✓ Намаляване на времетраенето на повреди в действащите съоръжения, системи и апаратура.
- ✓ Изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво.

2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Дейността на НКЖИ по разпределение на тягова електрическа енергия за нуждите на железопътния транспорт обхваща изпълнение на задълженията, присъщи за тази дейност, съгласно Закона за енергетиката и подзаконовите нормативни актове за приложението му,

Закона за железопътния транспорт и лицензията, издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране за територията на цялата страна.

Подделение „Електроразпределение“ (ЕРП) експлоатира и поддържа съществуващите трансформирани, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови енергийни съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа енергия до превозвачите.

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от 54 бр. тягови подстанции, чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицираните железопътни участъци.

Тяговата мрежа се поддържа в 24-часово работно състояние от оперативно енергийни диспечери и аварийно-ремонтен и експлоатационен персонал, разположен в 48 бр. подрайони по контактна мрежа, ръководени от три Енергосекции – София, Пловдив и Горна Оряховица. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход.

Подобряване състоянието на контактната мрежа и енергосъоръженията в тяговите подстанции и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (Техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) и произтичащите от тях стандарти и европейските норми) е предпоставка за намаляване на технологичните разходи и загуби и за развитие на енергийните системи с цел подобряване на енергийната ефективност.

Състояние на контактната мрежа и съоръженията към нея

Подделение Електроразпределение се стреми да поддържа висока степен на техническа готовност на съоръженията с цел осигуряване на непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, намаляване на влаковите времезакъснения причинени от повреди на енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването. Изпълнението на тази задача осигурява необходимата сигурност и безопасност на железопътните превози и се постига чрез:

- ежедневна профилактика на контактната мрежа и тяговите подстанции по план график от квалифициран технически персонал;
- своевременно и качествено отстраняване на възникналите повреди и аварии;
- извършване на ремонтни работи по контактната мрежа;
- рехабилитация на съоръженията по контактна мрежа;
- ревизия и регула на контактната мрежа след извършвани ремонти в даден жп участък;
- почистване на стълбове и фундаменти от растителност и кастрене на храсти и дървета нарушаващи габарита на контактната мрежа;
- обезопасяване на работещите в електрифицирани жп участъци.

Поради отлагани във времето ремонти голям процент от енергосъоръженията на железопътната инфраструктура са морално остарели, със занижени технически параметри и с много нисък коефициент на полезно действие, което е предпоставка за увеличаване на случайните откази и непредвидени аварийни ремонти.

Ремонтът на контактната мрежа обхваща:

- подмяна на негодни, наклонени и физически износени стоманобетонни стълбове.
- стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.
- внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. части с висока надеждност.
- подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови.
- подменят се компенсиращите устройства на компенсираната контактна мрежа с газови компенсатори, които облекчават експлоатационната ѝ поддръжка.

- монтират се мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа.
- подменя се контактната мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти, финансирани с европейски средства, в участъци където се извършва ремонт на железния път.

Състояние на тяговите подстанции

От общо 54 броя тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 21 бр. са модернизирани, на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 14 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. Остават за модернизация 33 бр. подстанции. Тези подстанции са построени преди повече от 30 години, съоръженията им са с ниска надеждност. С дежурен персонал са 31 бр. подстанции.

Една част от тяговите подстанции се модернизират със средства от оперативни програми. Към модернизацията на тяговите подстанции се включва и монтиране на динамични компенсатори, които свеждат до минимум количествата реактивна енергия, като се повишава качеството на захранващото напрежение и се реализира намаляване на експлоатационните разходи.

Прогноза на дейността за 2022 година

Подделение „Електроразпределение“ реализира приходи от предоставянето на услугата „разпределение на тягова електроенергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, която заплащат железопътните оператори и се формира при цена на услугата, нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР). С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“ и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи. За 2022 г. утвърдена цена от КЕВР за тягово разпределение е в размер на 129,79 лв./MWh, прилагайки я за цялата 2022 г. прогнозния очакван приход от разпределение на тягова електрическа енергия е в размер на 38 979 036 лв. без ДДС.

С реализираните приходи ще се покриват експлоатационните разходи на подделението за възнаграждения на персонала, за закупуване на ел. енергия за технологични разходи, за горива, масла, за текущо поддържане на съоръженията и други оперативни разходи.

След влизането в сила на Постановление №283/14.11.2019 г. на Министерски съвет (обн. в ДВ бр. 91 от 19.11.2019 г.), за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ одобри такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия в размер на 58,08 лв./MWh, в сила от 01.01.2022 г. Планираните приходи са на база 300 324 Mwh прогнозна консумирана тягова електрическа енергия.

Очакваните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 17 442 818 лв. без ДДС.

Инвестиционна програма

Основно инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа за осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции чрез модернизация на подстанциите и въвеждане на система SCADA за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддръжка на контактната мрежа.

За 2022 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи, влизащи в пакета за минимален достъп, и обекти за финансиране със собствени средства и държавен бюджет.

Тягови подстанции

От 2022 г. ще започне проектиране и извършване на дейности по модернизация на 24 бр. тягови подстанции, от които 4 броя с финансиране по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. и 20 броя от Държавен бюджет или други източници на финансиране.

Основни видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:

- подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление.
- централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатацията им от съответните енергодиспечерски участъци.
- повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163.
- постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „Енергия”, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.
- повишаване пропускателната способност на съответните железопътни участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници.
- намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.).
- намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).

Предвижда се пълна модернизация на Тягови подстанции, модернизация на секционни постове, както и изграждане на система обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA. В обхвата на проекта също така е включена доставка на 3 бр. релсови самоходни специализирани машини за дигитализация и визуализация на параметрите на контактната мрежа, както и доставка и въвеждане в експлоатация на диагностична мобилна лаборатория със собствено задвижване на жп ход за геометрични, оптични и ултразвукови измервания и записи за определяне на състоянието и местоположението на обекти и елементи на железопътната инфраструктура.

Внедряването на SCADA системата дава възможност за автоматично управление и наблюдение както от подстанцията, така и дистанционно от Диспечерските центрове, което допринася за цифровизацията и дигитализацията в железопътния сектор.

Цифровите технологии предоставят огромен потенциал за оптимизация на системата на транспорта и разкриват нови възможности за производство и услуги. Те подпомагат интегрирането на транспорта с други системи на икономиката, като например тази на енергетиката, и значително повишават ефективността на сектора.

Тяговите подстанции са самостоятелни обекти, представляващи съвкупност от стационарни съоръжения, чието предназначение е да трансформират полученото захранващо напрежение 110kV от енергийната мрежа на Република България във вид и стойност подходящи за захранване на въздушната контактна мрежа. Захранващото напрежение на контактната мрежа е монофазно с номинална стойност от 25 kV.

Конкретните цели на проекта включват:

- повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение, подавано към контактната мрежа, респективно към електрифицирания подвижен състав от посочените тягови подстанции, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете;
- повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата, чрез подобряване на експлоатационните параметри и въвеждане на съвременни методи за управление на ТПС и прилежащата железопътна инфраструктура (места за секционирание на контактната мрежа);
- намаляване на броя на инцидентите, резултат от функционирането на посочените тягови подстанции и прилежащите секционни постове, както и времето, необходимо за отстраняване на тези повреди;
- намаляване на въздействието върху околната среда от експлоатацията на посочените ТПС и прилежащата железопътна инфраструктура (секционните постове и разединителите), чрез подмяна на оборудването, отделящо емисии, парникови газове, вредни газове и съдържащо вредни, отровни и канцерогенни вещества (серен хексафлуорид SF₆, трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- подобряване на безопасността при експлоатацията на посочените ТПС и прилежащата железопътна инфраструктура (секционните постове и разединителите) за персонала, извършващ аварийна и планова поддръжка, за пребиваващите в близост до ТПС трети лица и др.;
- подкрепа за развитието на изостанали райони за планиране, основно Северна България, попадащи в обсега на ТПС, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на плановете за постигане на икономическо и социално сближаване в регионалното развитие на страната;
- подобряване на качеството на железопътната инфраструктура, обслужвана от двадесетте ТПС по отношение на безопасността при движение на хора и при транспортиране на стоки;
- намаляване на CO₂ емисии, чрез изграждането на соларни системи за производство на електрическа енергия повишаване надеждността и качеството на токозахранването на електрифицирания подвижен състав повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата;
- подобряване на експлоатационните параметри на контактната мрежа и въвеждане на съвременни методи за превантивна поддръжка на параметрите на контактната мрежа;
- намаляване на броя на инцидентите, резултат от влошени параметри на контактната мрежа, както и времето, необходимо за отстраняване на тези повреди;
- намаляване на въздействието върху околната среда от експлоатацията на релсовите самоходни специализирани машини за дигитализация и визуализация на параметрите на контактната мрежа;
- извършване на преки измервания, наблюдения и видеозаснемане в движение на обектите и елементите на жп инфраструктурата, от които пряко зависи безопасността на движение на влаковете, чрез доставката на лаборатория и създаване на база с данни за подпомагане на дейността на Управителя на жп инфраструктурата в България, следствие събраните резултати от измерванията, проведени от доставената лаборатория с възможности за изготвяне на доклади за текущото състояние и изготвяне на краткосрочни и средносрочни предвиждания за обектите на жп инфраструктурата въз основа на създадената База с данни.

Контактна мрежа

С изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на НКЖИ ще се постигне:

- надеждност и безотказност на контактната система;
- Подобряване състоянието на съоръженията;
- привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания” (ТСОС и производящите от тях стандарти и европейските норми);
- намаление на разходите за планови и аварийни ремонти, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение вложени в обектите.

Ремонта на контактната мрежа обхваща подмяна на стълбове - напукани, наклонени и силно амортизирани, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашаващи графика за движението на влаковете, фундаменти, конзоли, секционни изолатори, компенсиращи устройства, подмяна на носещите възета и контактен проводник, свързващи възли и детайли, антикорозионно боядисване на железорешетъчни стълбове.

Поддържането на участъците и обектите от железопътната инфраструктура, които са изградени/рехабилитирани с европейски средства ще се извършва съгласно инструкциите за текущо поддържане на енергийните съоръжения, като се изготвят месечни и годишни графици за профилактика и преглед на тези съоръжения. При констатиране на нередности на обектите, които са в гаранционен срок, същите се отстраняват от изпълнителите на обектите.

2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Поделение „Железен път и съоръжения“

Голямо значение и в пряка зависимост за състоянието на железния път се определя от състоянието на жп механизацията в условията на намаления персонал през последните години.

Техническото състояние на наличната жп механизация и автомобилния парк се характеризира с това, че е морално и физически остаряла, което изисква значителни средства за преустройство и ремонт.

Машините от наличната жп механизация са разположени на територията на цялата жп инфраструктура в Република България в три механизирани района – София, Горна Оряховица и Пловдив, в две колони за механизирано подновяване на железния път и шест обособени звена за механизирано поддържане на железния път. Те работят по разработен график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение наличната механизацията стопанисваща се от шестте жп секции се състои от:

✓ Релсови самоходни специализирани машини за поддържане и ремонт на железния път състоящи се от:

- Тежка железопътна механизация, в т. ч.: Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 13 бр., Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр. Баластопресевни – 2 бр., в експлоатация са 2 бр. Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 4 бр. Баластоплътнителни – 5 бр., в експлоатация са 5 бр. Машина за шлайфане на релси – 1 бр., не е в експлоатация. Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр., в експлоатация. Роторен снегорин – 1 бр., в експлоатация.
- Моторни влекачи (дрезини) – 58 бр., в експлоатация 47 бр.

✓ Подвижен железопътен състав, включващ различни видове вагони, както следва: Вагони хопер-дозатори, за превоз и разтоварване на баласт - 274 бр., в експлоатация 14 бр. композиции с по 10 бр. вагони или 140 вагона. Вагон водачи, за осигуряване на влаковите композиции - 17 бр., в експлоатация 4 бр. Платформени вагони, за превоз на жп материали - 127 бр., в експлоатация 98 бр. Нови „ОВ“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт - 16 бр., в експлоатация 10 бр. Стари „ОВ“ вагони (малък хопер съчленен) - 8 бр., в експлоатация 8 бр. Вагон жилища - 78 бр., в експлоатация 43 бр. Пътнически вагони - 14 бр., в експлоатация 4 бр. Вагони за отсекки MFS - 8 бр., в експлоатация 8 бр. Вагон снегорини - 6 бр., в експлоатация 6 бр. Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали - 149 бр., в експлоатация 52 бр. Теснопътни товарни - 21 бр., в експлоатация 13 бр. Вагон цистерни - 14

бр., не са в експлоатация. Вагон рамка - 3 бр., в експлоатация 2 бр. Обезтревителни - 4 броя, в експлоатация 1 бр. Вагони за превоз на дълги релси - 15 бр., всички са в експлоатация. Покрити вагони 181 серия - 4 бр., не са в експлоатация.

✓ Машини от „среден клас“ механизация – багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони.

- Багери на комбиниран ход: Мултифункционален багер „Атлас“ 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти), в експлоатация – 2 бр.

- Багери на комбиниран ход „Жисмар“ – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати), в експлоатация – 2 бр.

✓ Оперативни кранове монтирани на жп вагони: Оперативни кранове „ХИАБ“ на релсов ход – 5 бр., в експлоатация 5 бр. Оперативни кранове „ФЕРАРИ“ на релсов ход – 4 бр., в експлоатация 4 бр. Оперативни кранове „ШИПКА“ на релсов ход – 2 бр., в експлоатация 1 бр.

✓ Лека пътна механизация, която включва: Тирфоногаечни машини - 325 бр., в експлоатация - 272 бр. Релсоотрезни машини – 198 бр., в експлоатация – 167 бр. Траверсопробивни машини - 209 бр., в експлоатация - 182 бр. Траверсоподбивни машини с ЕШП - 58 бр., в експлоатация - 43 бр. Релсопробивни машини - 228 бр., в експлоатация - 196 бр. Ръчни подбивки Жисмар с ДВГ - 62 бр., в експлоатация - 53 бр. Ръчни подбивки Робел комплект с генератор к-т - 18 бр., в експлоатация - 18 бр. Ръчни подбивки с ДВГ- 78 бр. в експлоатация - 47 бр. Друга механизация - машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрачи, хресторези и др.

✓ Автомобилен парк, в т.ч.: Леки автомобили – 80 бр. Микробуси и лекотоварни автомобили– 155 бр., Автобуси – 29 бр., Товарни автомобили над 3,5 т. – 93 бр. цистерни за превоз на гориво – 8 бр., кранове – 10 бр., фадроми – 7 бр., багери на автомобилен ход – 13 бр. и др. В експлоатация Леки автомобили – 78 бр. Микробуси и лекотоварни автомобили– 145 бр., Автобуси – 27 бр., Товарни автомобили над 3,5 т. – 88 бр. цистерни за превоз на гориво – 8 бр., кранове – 8 бр., фадроми – 7 бр., багери на автомобилен ход – 13 бр. и др.

✓ Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия: Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 3 бр. Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр.

✓ Кариера със съответната техника за добив и производство на инертни материали за железопътната инфраструктура, съоръжена със стационарна трошачно-пресевна инсталация и мобилна трошачна инсталация в гара Карлуково.

✓ Инсталация за стационарно заваряване на железопътни релси типове UIC 60 и S 49 в град Шумен.

✓ Машини, съоръжения и инструменти за ремонт, метрология и поддръжка на механизацията, разположени в ремонтните работилници.

През 2021 г. бяха пуснати в експлоатация два броя нови моторни влекачи OBW 100.300, чрез тях поделение ЖПС ще подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности свързани с поддържането на железния път, но и този брой нови влекачи е недостатъчен.

Силно амортизираната техника изисква значителни финансови ресурси за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали), ремонтни дейности и ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства дела на железния път със скорости над 130 км/ч, който от своя страна е от по-тежък тип и изисква по-голяма прецизност на геометричните му показатели. Наличната техника, като морално остаряла не винаги е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 130 км/ч, с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. два броя траверсоподбивни машини.

Във връзка с влошеното техническо състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 35 години), е необходимо редовно да се доставят резервни части, специфицирани по видове и количества, за да бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е над 35÷40 години. Годишните разходи за доставка на резервни части и консумативи, ремонтни дейности и поддръжане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2 000 000 лв.

Дългият период на експлоатация и ограничените финансови ресурси, както и това, че разходите за поддръжане и ремонт на машините и подвижния железопътен състав не са нараствали пропорционално на срока на тяхната експлоатация, са основните причини за необходимостта от значителен финансов ресурс за поддръжане в техническо състояние на съществуващата механизация.

Поделение „Електроразпределение“

Състояние на специализираната механизация

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа с помощта на 67 релсови самоходни специализирани машини (РССМ) и 13 бр. товарни вагони. По вид, модел и предназначение специализираните машини на железопътен ход, съставляващи механизацията се състои от:

- РССМ тип ДМ – 21 бр., като всички машини са в експлоатация. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода от 1960 г. до 1972 г.
- РССМ тип АГМу – 19 бр., машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода от 1973 г. до 1985 г.
- РССМ тип АДМ – 9 бр., машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода 1988 г. до 1990 г.
- РССМ тип VMT 865 C/GR – 15 бр., машините са произведени от фирма „Жисмар“ Франция и са доставени по оздравителна програма „Проект за оздравяване на железницата“ с финансиране от Световната банка през 2000 г.
- РССМ тип Комети – 2 бр., машините са произведени от фирма „Комети“ Италия и са предоставени на Поделение „Електроразпределение“ от Изпълнителя по договор за електрификация на железопътната линия в участъка Дупница – Кулата през 2001 г.
- РССМ тип MTV-80 – 1 бр., машината е произведена от фирма „Пласер – Американ“ Австрия и е доставена в Република България през 2001 г.

Около 22% от наличните РССМ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната мрежа, на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, на по – голямо разстояние от ос железен път. Гаранциите им са изтекли, но липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създава затруднения по своевременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

Технически остарелите РССМ силно затрудняват бързото реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи. При подобни ситуации е от изключителна важност бързото реагиране и пристигане на работната група на мястото на аварията.

От изключителна необходимост е доставянето на нови специализирани машини за извършване на контрол, инспекция, измерване параметрите на контактната мрежа и възможността за извършване на ремонтни работи по нея, спазвайки всички изисквания за безопасна работа. Същите ще бъдат използвани както за периодични проверки, извършвани от Възложителя по

време изпълнението на нови обекти с национално или международно финансиране, така и за извършване на приемателни тестове, измерване параметрите на контактната мрежа във връзка с оценки за оперативна съвместимост на подсистема „Енергия“ и пускане на завършените участъци в експлоатация.

Състояние на експлоатационния автомобилен парк

Подделение ЕРП експлоатира 63 аварийни и специализирани автомобили за обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция и поддръжка и ремонт на контактната мрежа и тяговите подстанции.

Приблизително около 45% от автомобилния парк на ЕРП е доставен и въведен в експлоатация през периода 1977 г. – 1999 г., като 18 бр. от тези автомобили са оборудвани с бензинови двигатели /ГАЗ 69, ГАЗ 469 и ГАЗ 66/, чиито разходни норми на гориво са в порядъка на 25-30 литра бензин на 100 км пробег и достигат максимална скорост на движение до 50 км/ч. На горе цитираните автомобили често се налага да се долива масло, както и да се извършват ремонти, което води до значително увеличаване на експлоатационните им разходи.

Останалите около 55% от аварийни и специализирани автомобили също се експлоатират вече почти 10 години и отчитайки тежките експлоатационни условия, при които се използват, същите са силно амортизирани и независимо от усилията, които се полагат за поддръжката им в добро техническо състояние и увеличаващите се с всяка изминала година разходи за ремонт, надеждността на наличния автомобилен парк е ниска, което води до значително намаляване готовността за реакция и затруднява работата при възникване на аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа и тяговата електропреносна мрежа.

Подделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на Подделение СиТ, се състои от 117 бр. моторни превозни средства, както следва: 93 бр. експлоатационни автомобили, 6 бр. багери, 6 бр. мотокари и електрокари, 5 бр. товарни автомобили с кран, 7 бр. лабораторни автомобили. Експлоатационната техника включва автомобили с повишена проходимост (тип джип), лекотоварни автомобили, пътнически бусове, мини багери, мото и електрокари, товарни автомобили с бордови кран и лабораторни коли.

По модел, вид и предназначение експлоатационната техника е от автомобили с повишена проходимост (тип джип), лекотоварни автомобили, пътнически бусове, мини багери, мото и електрокари, товарни автомобили с бордови кран и лабораторни коли.

Близо една трета от експлоатационните автомобили са в лошо състояние и почти не се използват. Повечето товарни автомобили с бордови кран, както и мотокарите и електрокарите са с дата на придобиване преди близо 30 години и постоянно се нуждаят от ремонт. Наличните мини багери са сравнително в добро състояние.

Подделението има нужда от закупуване на 3 броя товарни автомобили с кран, 17 броя автомобили с повишена проходимост, 3 броя мотокари/електрокари, 3 бр. минибагери и мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за система ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки) и GSM-R.

С обновяването на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк се очаква да се постигне:

- Бързо придвижване до труднодостъпните и отдалечени места.
- Намаляване времето за отстраняване на възникналите аварии и извършването на ремонтните работи.
- Увеличаване на ефективното работно време на персонала, повишаване производителността на труда и намаляване на непроизводителните престои.
- Повишаване качеството при работа по отстраняването на повредите, чрез използване на необходимата резервна техника, базирана на автомобилите.

- Гарантиране на висока степен на безопасност на железопътните превози.
- Намаляване разхода за горива и ремонтни работи на автомобилния парк.

2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

НКЖИ, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации, трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност в съответствие с европейските директиви.

За подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт, НКЖИ извършва ремонтни дейности по приемните здания и техническите сгради, включващи: внедряване на енергоспестяващи мерки (саниране, подмяна на дограма и др.), осигуряване на безопасна експлоатация на съоръженията с високо напрежение, чрез отстраняване на течове, създаване на равни условия за достъп на лица в неравностойно положение (изграждане на подходи, рампи, санитарни възли).

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели:

- Осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли.
- Трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им.
- Осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност.
- Привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ

Чрез железопътния транспорт се изпълняват не само социални, но и стратегически функции на държавата, които намират израз в ситуации на бедствия, терористични действия и военни конфликти. Влаковете са единственият надежден транспорт в случаи на снеговалежи, затрупвания, наводнения, промишлени аварии и др., в състояние са да достигнат засегнатите райони на страната и да доставят необходимите хуманитарни помощи или строителни материали.

За подготовката за работа във военно време на НКЖИ са изготвени План за привеждане от мирно на военно положение, План за работа във военно време и План за свързките във военно време. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане от мирно на военно положение. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при военно време и кризисни обстановки от специално оборудвани Пунктове за управление (ПУ) и Оперативни сектори (ОС). За стабилизиране на свързочните възможности на ПУ и ОС, в съответствие с извършваните реконструкции и модернизация на железопътната инфраструктура, се залага подмяна на магистралните кабели с оптични, вкл. и необходимите крайни устройства в съответните ОС.

Към Служител, сигурност на информацията в НКЖИ, са създадени и функционират 9 броя регистри за класифицирана информация с цел изпълнение на поставената военновременна задача и оперативно функциониране на сигурността и отбранително-мобилизационната подготовка в НКЖИ. При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в регистратурите не е установен нерегламентиран достъп или нарушение на мерките за защитата на класифицираната информация. Извършва се постоянен мониторинг и контрол съгласно чл. 130 от Правилника за прилагане на закона за защита на класифицираната информация (ППЗКИ). Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита

на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени (за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление).

Усилията на поделенията са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите за понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура.

Във връзка с изготвяне на годишния план за 2022 г. за изпълнение на Националната програма за намаляване на риска от бедствия 2021-2025 г. са заложили конкретни дейности по поделения, които да бъдат включени в плана за изпълнение на програмата за 2022 г., както следва:

Железен път и съоръжения: обезопасяване на скални откоси чрез обрушване и полагане на предпазни мрежи по алпийски способ; изграждане на подпорни и предпазни джоб-стени; отводняване на железния път и изграждане на дренажни системи в железопътни тунели; укрепване на слаби насипи чрез монтаж на габиони или ракли; монтаж на снегозадържащи мрежи; предприемане на процедури за проектиране в определени железопътни участъци, където периодически възникват събития от аварийен характер, с което да се предотвратят бъдещи аварийни ситуации и да се подобри безопасността на движението на влаковете.

Сигнализация и телекомуникации: изграждане на видеонаблюдение с цел намаляване на риска от бедствия, вследствие на свлачища и срутища; осигуряване устойчивост на работата на съобщителните връзки чрез подмяна на медни съобщителни кабели с оптичен кабел и съответна апаратура за интерфейс; укрепване на кабели на ОТ и ТК по мостове и водостоци; осигуряване на оптимален оперативен резерв от външни съоръжения и кабелна мрежа; резервиране на системите на осигурителната техника, с което се осигурява устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.

Електроразпределение: с цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията извършване обновяване на съоръженията на контактната мрежа, както и на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове; подмяна на контактен проводник, носещо въже и изолатори на контактната мрежа.

Предвижда се изпълнение на задачи по осигуряване на финансови средства от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерския съвет на Република България за разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийни работи, както и за неотложни аварийно-възстановителни работи по изготвени проекти при бедствия и аварии по железопътната инфраструктура.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление от Управителя на инфраструктурата. В изпълнение на Решение на МС № 669 от 02.11.2017 г. са разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на Управителя на инфраструктурата. Същите са съгласувани с органите на Министерство на вътрешните работи и Държавна агенция „Национална сигурност“.

Към момента в обекти на НКЖИ са изградени 219 бр. системи за видеонаблюдение, от които 22 бр. са на железопътни гари София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Видин, Кулата, Мездра, Горна Оряховица, Шумен, Кардам, Русе, Русе разпределителна, Стара Загора и Свиленград. Обхванати са всички гранични железопътни гари на територията на Република България.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 82 бр. пожароизвестителни системи, в т.ч. 23 локални, 2 пожарогасителни и 2 системи за управление на дим и топлина.

С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

Освен технически средства за повишаване на сигурността, Управителят на инфраструктурата използва и физическа охрана.

С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, НКЖИ има сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си.

ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

Съвременното европейско законодателство в областта на околната среда се характеризира с изключителна динамика, с налагане на все по-стриктни екологични мерки и това, в съчетание с обема му, представя истинско предизвикателство пред прилагане на политиката за опазване на околната среда пред Общността и пред всяка страна членка, в това число и Република България.

Основен приоритет на европейската политика за околна среда е интегрирането на екологичните съображения в останалите секторни политики като транспорт, земеделие, енергетика, промишленост и туризъм. Политиката на ЕС по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажименти и е насочена към достигането на висока степен на защита на база превантивни действия.

В съответствие с Организационно-управленската структура на НКЖИ, към Главния ревизор по безопасността е създадена Инспекция „Екология“, която провежда екологична политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност. Инспекция „Екология“ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове и оказва съдействие при осъществяване на дейността им в поделенията на НКЖИ.

Съгласно изискванията на Закона за управление на отпадъците и наредбите, произтичащи от него, НКЖИ изготвя:

- ✓ сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Управителя на инфраструктурата, които са неразделна част от договорите за продажба;
- ✓ работни листа за класификация на отпадъците;
- ✓ годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък;
- ✓ идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

Съгласно Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали се въвеждат задължения за влагане на рециклирани строителни материали и изготвянето на план за управление на строителни отпадъци.

При обществените поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане се включват задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и изискването за влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи, съгласно изискванията на Наредбата.

При обществените поръчки за строително-монтажните работи и премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане се включва задължение към изпълнителя за изготвянето на План за управление на строителните отпадъци в обхват и съдържание, определени с Наредбата.

В изпълнение на Националната програма за статистически изследвания и изискванията на ЕС, НКЖИ ежегодно отчита:

- ✓ емисиите в атмосферния въздух;
- ✓ разходите за опазване и възстановяване на околната среда;
- ✓ движението на дълготрайните материални активи с екологично предназначение;
- ✓ водопотреблението.

Съгласно Наредба № РД-02-20-1 от 5 февруари 2015 г. за условията и реда за влягане на строителни продукти в строежите на Република България при проектирането на строежите се предвиждат, а при изпълнението им – се влягат строителни продукти, осигуряващи изпълнението на основните изисквания към строежите, определени в приложение I на Регламент (ЕС) № 305/2011 за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета, както следва:

- ✓ механично съпротивление и устойчивост на строежите/строителните конструкции и на земната основа при натоварвания по време на строителството и при експлоатационни и сеизмични натоварвания;
- ✓ безопасност в случай на пожар;
- ✓ хигиена, здраве и околна среда;
- ✓ достъпност и безопасност при експлоатация;
- ✓ защита от шум;
- ✓ икономия на енергия и топлосъхранение – енергийна ефективност;
- ✓ устойчиво използване на природните ресурси.

По отношение на енергийната ефективност, при строителството на сградния фонд на НКЖИ основно се включва подмяна на покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобоядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

По отношение намаляването и ограничаването на шумовото натоварване са предприети следните мерки:

- ✓ полагане на нови типове конструкции на горното строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки;
- ✓ полагане на безнаставов релсов път;
- ✓ полагане на стрелки за високоскоростно движение;
- ✓ полагане на еластични прелезни настилки;
- ✓ залесяване на откосите в границите на отчуждението на НКЖИ;
- ✓ изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

2.8 *МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА*

НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия, включително лицензирани превозвачи, равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, съобразно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба № 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Таксите за ползване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, се заплащат на НКЖИ и се използват за финансиране на дейността.

Определянето на таксите, събирани от НКЖИ се основава на принципите залегнали в законовата нормативна рамка и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на

Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство и последващите ѝ изменения, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 г. относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

Управителят на железопътната инфраструктура определя размера на инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, съгласно Постановление № 283 от 14 ноември 2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г.

С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения – такса за достъп и използване. Таксата се формира на базата на разходите на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Таксата за достъп и използване съдържа в себе си два компонента, такса за преминаване по железопътната инфраструктура и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Таксата за преминаване зависи от действително преминалите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влаккилометри. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh). Двата компонента отчитат участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

Регламентира се и такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени в годишния график за движение на влаковете.

Прогнозните приходи за 2022 г. са изчислени съгласно **Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура**, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г.

Разчетените приходи от такса за достъп и използване са в общ размер на 63 942 967 лв., в т.ч.: 46 500 149 лв. от такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 17 442 818 лв. от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия.

Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения График за движение на влаковете (ГДВ) за 2022 г.

3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

По силата на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, държавата участва във финансирането на дейностите по изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура. Средствата се предоставят ежегодно чрез Закона за държавния бюджет под формата на субсидии за текуща дейност с общо и/или целево предназначение и капиталови трансфери, насочвани приоритетно към обекти от национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове.

– *Субсидии за НКЖИ* – Съгласно действащото законодателство на НКЖИ е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост. Чрез средства за субсидии ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане, експлоатация и обновяване на железопътната инфраструктура. В съответствие с разпоредбите на Закона за държавния бюджет, за 2022 г. предвидените средствата за субсидии са в размер на 278 810 000 лв.

– *Капиталови трансфери за НКЖИ* – В основната си част капиталовите трансфери се насочват за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. Предвидена е възможност част от капиталовите трансфери да се насочват и за осигуряване на съфинансиране на бенефициента НКЖИ по Механизма за свързване на Европа. За 2022 г. средствата за капиталови трансфери от държавния бюджет са в размер на 140 000 000 лв.

За по-добра оптимизация на дейността на Управителя на инфраструктурата и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените ѝ цели и задачи в Договора между Държавата и НКЖИ са въведени обективно измерими показатели, чрез които Управителят се задължава:

- Да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма, която е неразделна част от Договора.
- Да подобрява качеството на железопътната инфраструктура и експлоатационните и характеристики по отношение на скоростта на линиите, надеждността и удовлетворението на клиента.
- Да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет.
- Да използва и управлява ефективно активите, осигуряващи предоставянето на влаковата услуга.
- Да планира дейността си по начин, който да допринесе за увеличаване на обема на превозите по железопътната инфраструктура.
- Да се стреми към повишаване на нивото на безопасност на превозите.
- Да осигурява създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната.
- Да разработва правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации, а също и своевременно информирание на потребителите.
- Да опазва околната среда и да не допуска влошаването ѝ.
- При възникнала необходимост, да предоставя своевременно информация относно степента на възможно забавяне на дейности по поддържането на активи, които ще бъдат постепенно извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци.
- При осигуряване на стимули от страна на Държавата, да използва средствата за стимули само за подобряване качеството на железопътната инфраструктура, като с 50% от техния размер задължително се намаляват инфраструктурните такси за следващата година.

Политика в областта на инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Следването на Европейските директиви и политиката на НКЖИ да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп и използване на пътнически и товарни железопътни предприятия доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътна инфраструктура.

При използването на железопътната инфраструктура и прилежащите ѝ съоръжения от превозвачите се прилагат принципите за гарантиране на прозрачност и недискриминационен достъп и използване до железопътната инфраструктура. Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на **единно железопътно пространство**.

Европейска стратегическа рамка

На 1 март 2017 г. от Европейския съвет е приета „Бяла книга за бъдещето на Европа – размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.“ В документа се посочва, че ЕС ще продължава да съсредоточава усилията си върху работните места, растежа и инвестициите, като укрепва единния пазар и увеличава инвестициите в цифровата, транспортната и енергийната инфраструктура.

Като част от дебата относно бъдещето на Европа, започнал с Бялата книга от 1 март 2017 г., Европейската комисия публикува документ за размисъл, озаглавен „Към устойчива Европа до 2030 г.“ Той е израз на твърдия ангажимент от страна на ЕС да постигне резултати по целите на ООН за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

През последните десетилетия бяха приети четири пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имат за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС. Четвъртият пакет в областта на железопътния транспорт има за цел да завърши изграждането на Единното европейско железопътно пространство и да бъде подобрена неговата оперативна съвместимост. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет.

С приемането на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа е осигурена възможност за ефективна връзка на източните и западните части на ЕС, както и на периферните региони с централните. Трябва да бъдат осигурени и мултимодални връзки между столиците на страните-членки, основните социално-икономически центрове и основните пристанища и летища на ЕС. Широкообхватната мрежа покрива, захранва и осигурява достъп до основната мрежа и допринася за териториалното сближаване и лесната достъпност до всички региони на Съюза.

През 2020 г. започна преглед на Регламент 1315/2013 относно насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. За целите на прегледа беше създадена двустранна експертна работна група между МТС и ЕК (Task Force), в рамките на която се дискутира изпълнението на основната мрежа на българска територия и необходимостта от промени в трасетата, възлите и стандартите на мрежата. В срещите участваха и представители на НК „Железопътна инфраструктура“, Агенция „Пътна инфраструктура“, ДП „Пристанищна инфраструктура“ и ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“.

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложението за новия Регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Към настоящия момент продължават дискусиите по новото законодателно предложение, като очакванията са Регламентът да бъде приет в рамките на тази година.

Други европейски инициативи, насочени към укрепване на позициите на железопътния транспорт в Общността, са:

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – създадена е с **Регламент (ЕС) № 913/2010**. Целта е установяване на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за железопътен товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с

Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на един от 9-те първоначално определените товарни коридори – **„Ориент/Източно-Средиземноморски“**: Прага – Виена/ Братислава – Будапеща/ Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.

С Решение за изпълнение на ЕК № 2018/500 от 22 март 2018 г. беше създаден железопътен товарен коридор **„Алпи/Западни Балкани“**, който беше включен към първоначално определените с Регламент 913/2010 девет товарни коридори. Коридорът преминава по направлението Залцбург – Вилах – Любляна – Загреб/Велес/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци – Товарник – граница Хърватска/Сърбия – Белград – граница Сърбия/България – София – Свиленград – граница България/Турция.

В съответствие с разпоредбите на Регламент 913/2010 коридорът следва да започне да функционира до 2 години след включването му в железопътната мрежа за конкурентоспособни товарни превози, т.е. до 22 март 2020 г. Предвид кризата, предизвикана от пандемията COVID-19, официалното откриване на коридора беше отложено за 23 септември 2021 г., в рамките на Словенското председателство на Съвета на ЕС и Европейската година на железопътния транспорт.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS) и Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R), която представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодейтелните и регионалните жп линии. В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по основната европейска транспортна мрежа, стандартите, които задължително трябва да бъдат изпълнени, са пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“.

- Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. е създадено съвместното предприятие **„Европейски железопътен транспорт“** (EU-Rail). Това е новото европейско партньорство за железопътни изследвания и иновации, създадено в рамките на програмата Хоризонт Европа (2021-2027) и универсален наследник на съвместното предприятие Shift2Rail. Органите на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ са:

а) управителен съвет – **включва двама представители от Комисията от името на Съюза** и един представител от всеки от членовете, различни от Съюза;

б) изпълнителен директор – избира се от УС;

в) група на представителите на държавите – включва представители на ДЧ

г) ръководна група за стълба на системата – състои се от представители на Комисията, представители на железопътния сектор, сектора на мобилността и на съответните организации, изпълнителния директор на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, председателя на групата на представителите на държавите и представители на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и на Европейския консултативен съвет за научни изследвания в железопътния сектор (ERRAC). Окончателното решение относно състава на групата се взема от Комисията.

д) групата по внедряване – отворена е за всички заинтересовани страни.

Военна мобилност и транспорт

На 28 март 2018 г. е предложен и приет План за действие за военната мобилност в ЕС, който включва и конкретни действия в областта на транспортната инфраструктура: Инфраструктурната политика и инвестициите предлагат възможности за повече полезни взаимодействия между гражданските и военните нужди. В резултат Комисията набелязва частите от трансевропейската транспортна мрежа, които са подходящи за военен транспорт, както и необходимите за целта подобрения на съществуващата инфраструктура напр. височината или товароносимостта на мостовете. Изготвен е списък с приоритетни проекти.

С Решение № 442 на Министерския съвет от 08.06.2021 г. е приет Национален план за действие за повишаване на военната мобилност, който има за цел повишаване на военната мобилност посредством съгласувани действия на националните институции. Набляга се на възможността за установяване на сътрудничество и координация на усилията между гражданската и военната сфера за подобряване на военната мобилност в няколко основни области – транспортна инфраструктура, нормативни и процедурни въпроси относно граничните и митнически режими, предоставяне на разрешения за трансгранично придвижване и други.

Програмен период 2021-2027 г.

Периодът 2021 г. – 2023 г. е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. От една страна, това е времето в което ще приключи програмният период 2014-2020 г., а от друга ще стартира новият 2021-2027 г., като в същото време стартира и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период ще се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, както и ще стартира изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027, МСЕ-2 и Механизма за възстановяване и устойчивост. Изграденият вече добър опит и практика от предходния подобен преходен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ ще посрещне успешно и тези предизвикателства.

От 2020 г. НКЖИ активно участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за програмния период 2021-2027 г.

На 24-ти юни 2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1060 за общоприложимите разпоредби (ROP), като в него са дефинирани правила за финансиране на седем фонда със споделено управление: КФ - Кохезионен фонд; ЕФРР – Европейски фонд за регионално развитие; ЕСФ+ – Европейски социален фонд+; ЕФМДР – Европейски фонд за морско дело и рибарство; ФУМИ – Фонд „Убежище и миграция“; ИУГВ – Инструмент за управление на границите и визите; ФВС – Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 24-ти юни 2021 г. е приет и Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

На 17 декември 2020 г. Европейският Съвет прие Регламент 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2021—2027 г. Регламентът предвижда дългосрочен бюджет на ЕС от 1 074,3 млрд. евро за ЕС-27 по цени от 2018 г., което включва интегрирането на Европейския фонд за развитие. Този бюджет, заедно с инструмента за възстановяване на ЕС Next Generation EU на стойност 750 млрд. евро, ще позволи на ЕС да предостави безпрецедентно финансиране в размер на 1,8 трилиона евро през следващите години в подкрепа на възстановяването от пандемията от COVID-19 и дългосрочните приоритети на ЕС в различни области на политиката.

Както се посочва в Европейския зелен пакт и в Плана за инвестиции за устойчива Европа, действията, обхванати от многогодишната финансова рамка за периода 2021-2027 г. следва да бъдат допълнени с Механизъм за справедлив преход. Той следва да допринесе за преодоляване на социалните, икономическите и екологичните последици, по-специално за работниците, засегнати в процеса на прехода към неутрален по отношение на климата Съюз до 2050 г., чрез обединяване на разходите от бюджета на Съюза за постигане на целите в областта на климата

и социалните цели на регионално равнище и чрез стремеж към високи социални и екологични стандарти.

Европейски зелен пакт

На 14 юли 2021 г. Европейската комисия прие пакет от предложения, за да съобрази политиките на ЕС в областта на климата, енергетиката, земеползването, транспорта и данъчното облагане с поставените цели за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г.

Постигането на тези намаления на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент до 2050 г., а Европейският зелен пакт - в реалност. Комисията представи законодателните инструменти за постигане на целите, договорени в Европейския законодателен акт за климата, и за дълбоко преобразяване на нашата икономика и общество с идеята за справедливо, екологосъобразно и благоденстващо бъдеще. С предложената Директивата 2021/557 за енергията от възобновяеми източници се поставя по-висока цел – до 2030 г. 40 % енергията ни да се произвежда от възобновяеми източници.

Основният стратегически документ, който ще обуславя отношенията между държавата-членка и Европейската комисия и ще очертава рамката на интервенциите и помощта от ЕС ще продължава да бъде Споразумението за партньорство. Принципът на партньорство е основен елемент при изпълнението на фондовете, основаващ се на подхода на многостепенното управление и гарантиращ участието на регионални, местни, общински и други публични органи, на гражданското общество, на икономически и социални партньори и, където е приложимо, на научноизследователски организации и университети.

На базата на Споразумението за партньорство се разработват тематични и секторни Оперативни програми за изпълнение на фондовете на ЕС за периода 01.01.2021 – 31.12.2027 г. Както и досега, програмите ще бъдат в обхвата на компетенциите и отговорностите на Управляващите органи. Основна цел през периода е да се улеснят процесите за координация, програмиране, изпълнение и изменение на оперативните програми. Ще бъде възможно да се извършва реалокация на средства между приоритетните оси, без да е необходима санкция на Комисията за изменение на програмата. За разлика от досегашния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде до 31.12.2029 г. Връщането към това изискване, действало и през програмния период 2007-2013 г. е възможно да доведе до значителни затруднения за бенефициентите при изпълнението на големи и сложни инфраструктурни проекти. Поради тази причина се очаква да бъдат подготвяни и представяни за финансиране множество на брой по-малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027 г.

С Решение № 196 на МС от 11 април 2019 г. е одобрен индикативен Списък с програми за периода 2021 – 2027, като НКЖИ е бенефициент по „Програма за транспортна свързаност“ с водещо ведомство - Министерството на транспорта и съобщенията.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

В ПТС 2021-2027 г. са идентифицирани следните 5 Приоритета:

Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“

Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“

Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

Приоритет „Техническа помощ“

В рамките на тези Приоритети се предвижда по Програмата да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец;
- завършване на модернизацията на жп отсечката Волюяк-Драгоман;
- модернизация на жп отсечките София-Перник и Перник-Радомир;
- изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии, извън горепосочените.

Предвидените инвестиции по Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура. Развитието на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския съвет. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие.

Инвестициите по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“, предвидени за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища с национално значение за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, строителство на железопътни връзки към летище Бургас и летище Пловдив, както и тези за развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна, ще допринесат за реализацията на Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътническия поток и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Ще бъде повишена степента на използване на обществен транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните

произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност. В рамките на този Приоритет се предвижда също така и строителство и реконструкция на гарови комплекси, които ще допринесат за подобряване на интермодалността. Ключови гари по ж.п. линиите София-Перник-Радомир и София –сръбска граница също ще бъдат модернизирани като е предвидено и строителство на нови гари.

По Приоритет 3 на ПТС са предвидени и проекти за внедряване на ERTMS/ETCS и SCADA, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура по Приоритет 1. Такива са предвидени за жп линии София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел, Радомир – Кулата, Елин Пелин – Септември и модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридор ОИС и основната мрежа Видин – Мездра. Тяхното изпълнение ще подобри сигурността и безопасността.

Посредством Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ ще се осигури и развитието на интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския съвет.

С постепенното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Механизъм за свързване на Европа-2

Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. В приложение III на регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е включена предложената промяна в трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония.

Общите цели на МСЕ-2 са да се изградят, развиват, модернизират и завършат трансевропейските мрежи в транспортния, енергийния и цифровия сектор. Специфичните цели в транспортния сектор са: да допринесат за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност в съответствие с целите на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа.

Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ в периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. е в размер на 33,710 милиарда евро по текущи цени, от които 25,807 милиарда евро за транспортния сектор в т.ч. 11,286 милиарда евро, прехвърлени от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

Промяната позволява координираното изграждане на трансграничните връзки и подобряване на съобщенията с държавите от Западните Балкани и задълбочаване на интеграцията на транспортните системи в рамките на Трансевропейска транспортна мрежа.

На 16.09.2021 г. на интернет сайта на CINEA е публикувана първата покана за набиране на проектни предложения по Механизъм за свързване на Европа (МСЕ-2), сектор „Транспорт“

2021 г. Предвидени са 7 милиарда евро за проекти, насочени към изграждане, модернизиране и подобряване на европейската транспортна инфраструктура. Крайният срок за представяне на проектни предложения е 19 януари 2022 г.

Национален план за възстановяване и устойчивост

Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на Европейската комисия и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. На 7 април 2022 г. Европейската комисия даде положителна оценка на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България.

Основната цел на Плана е да подпомогне икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията. В преследването на тази цел са идентифицирани набор от мерки и реформи, които да имат съществен принос към възстановяването на потенциала за растеж на икономиката и да го развият, като осигурят устойчивост на негативни външни въздействия. Това ще позволи в дългосрочен план постигането на стратегическата цел за конвергенция на икономиката и доходите до средноевропейските. Същевременно, Планът полага основите за зелена и цифрова трансформация на икономиката в контекста на амбициозните цели на Зелената сделка.

НПВУ на България е структуриран в четири стълба:

- Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях – 25,3 % от ресурсите по Плана.
- Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план – 31,8 % от ресурсите по Плана.
- Свързана България – акцентиращ върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал – 18,2 % от ресурсите по Плана.
- Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по включващ и по устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 14,6 % от ресурсите по Плана.

НКЖИ участва в стълб 3 – Свързана България с 2 големи инвестиционни проекта: „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан“ и „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България – Русе“. Общата индикативна стойност на двата проекта е около 257, 81 млн. лв. (от които 250 млн. лв. за сметка на МВУ и 7,79 млн. лв. – национално съфинансиране). Проектите допринасят за изпълнението на заложените в Плана цели.

5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонтът на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така и от осигуреното финансиране. Структурата и размерът на финансиране се определя посредством механизмите на държавния бюджет (средносрочната бюджетна прогноза) на Република България. Самото финансиране се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на транспорта и съобщенията – от една страна, и НКЖИ – от друга.

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов и човешки ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

Оперативната дейност на НКЖИ е свързана с поддържането и развитието на предоставената от Държавата железопътна инфраструктура, управление на движението на влаковете и управление на предоставената ѝ публична и частна държавна собственост.

НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.
- Проекти, финансирани от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (приоритетна ос 1, 3, 4 и 5).
- Проекти, финансирани от програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
- Проекти, финансирани от Механизма за свързване на Европа.
- Проекти, финансирани от Механизъм за възстановяване и устойчивост.

5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

Индикативното разпределение на капиталовите трансфери на база планираното финансиране от Държавния бюджет е, както следва:

Таблица № 2

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	ЛЕВА
1	2
51-00 Основен ремонт на дълготрайни материални активи	98 022 993
Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	32 929 456
Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	18 405 151
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	1 900 000
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница (проект 8)	331 215
Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе-Варна (проект 11)	38 522 237
Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	5 934 934
52-00 Придобиване на дълготрайни материални активи	41 977 007
52-03 Придобиване на друго оборудване, машини и съоръжения	8 809 004
Доставка на жп механизация	8 809 004
52-04 Придобиване на транспортни средства	3 369 600
Доставка на тежкотоварни автомобили	3 369 600
52-06 Изграждане на инфраструктурни обекти	29 798 403
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	21 715 403
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“	1 969 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2“	56 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“	438 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк“	2 000 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин“	550 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“	102 000

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	ЛЕВА
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервисна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“, част от проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“	1 700 000
Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“.	1 268 000
ОБЩО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	140 000 000

През 2022 година капиталовите трансфери ще бъдат изразходвани в следните проекти:

ПРОЕКТ 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за подържане на достигнатите скорости“ - включва следните обособени позиции и видове работи на стойност 32 929 455,59 лева:

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Стражица-Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до км 344+400 с обща дължина 16 808 м“ - предвидените средства са в размер на 425 086,78 лева.

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт железният път в междугариято Стражица – Славяново текущ път № 2 от км 336+000 до 344+404 е с влошено техническо състояние: релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани и посукани с разбити гнезда на ПАК болтове, скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е силно замърсена.

Горепосоченото междугарие е изградено в смесен профил като траншеята е от страната на път № 2, кривите са с малък радиус, като тези с $R \leq 325$ м са с обща дължина 3878 м и са изцяло на дървена траверсова скара. Голяма част от отводнителните съоръжения от страната на път № 2 са затлачени, на места компрометирани и с намалена водопропускливост. Вследствие на дългогодишна интензивна експлоатация и под влиянието на метеорологичните условия се наблюдава прогресиращо влошаване на параметрите на железния път, като сегашното им състояние се характеризира със силно закаляна баластова призма, деформации по ос и ниво.

Със силите на железопътната секция железния път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на ръчна подбивка, добаластиране и заваряване на обтяжки. Извършва се смяна на дървени и стоманобетонени траверси с траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават трайно проблемите в посоченото междугарие.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за подържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете и задържане на скоростите по книжка разписание.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Намаляване на времепътуването с около 1,18 минути.

Обект № 2. „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова марирутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа“ - предвидените средства са в размер на 5 690 775,54 лева.

Гара Своге е част от 2-ра главна железопътна линия, която в отсечката София-Мездра е с категория „Железопътна магистрала“.

Съгласно договор № Д-33 от 05.06.2017 година е изготвен идеен проект за реконструкцията на гара Своге от „Транс гео“ ООД, като същият е приет на експертен съвет от ДП НКЖИ. Целта на идейния проект е:

- уточняване на основните видове СМР;
- уточняване на прогнозните разходи за финансиране;
- увеличаване на експлоатационния срок и снижаване на експлоатационните разходи;
- гарантиране на сигурността и безопасността на влаковото движение;
- обезличено движение на влаковете в отсечката Курило-Бов;
- облекчаване на експлоатационната дейност на гара Своге.

Гаровата платформа е пресечена от три съществуващи съоръжения: пешеходен подлез на км 33+212, пътен подлез на км 32+657 и водосток на км 32+528, които затрудняват надлъжното отвеждане на водите. Подлезите се нуждаят от ремонт на хидроизолацията и водоотводните съоръжения.

Съществуващото горно строене включва шест коловоза от които два глухи, обикновени стрелки тип-49 1:9 300 и 1:9 190 и едностранни и двустранни английски стрелки.

С идейния проект е взето решение:

- СКД 16/18 се заменя със СО 1:9 R=190 /дясна/ тип 60 E1;
- СKE 6/8 и СО № 4 се заменят с бретелно кръстолиние тип 60 E1 1:9 R=190 за двустранна връзка на 2-ри и 3-ти коловоз;
- всички стрелки в гърловина страна Бов запазват съществуващото си положение, като СО № 1 се заменят с тип 60 E1 1:9 дъгова симетрична двустранна, а СО № 3 се заменя с дъгова едностранна стрелка на бетонови траверси;
- изграждане на нови перони между 1-ви и 2-ри и 2-ри и 3-ти коловози, 3-ти и 4-ти коловози както и нов челен /гаров/ перон от страна на приемното здание;
- изместване по ос съществуващите 2-ри, 3-ти и 4-ти ПОК за осигуряване на необходимото междуколовозно разстояние за изграждане на новите перони;
- демонтаж на съществуващия 5-ти коловоз, железния път между стрелки №№ 5 и 7, както и стрелки №№ 5, 22 и 24.
- изграждане на нова есова връзка между 2-ри и 3-ти коловози в гърловината страна Бов.

Ефект от изпълнение на строително-монтажните работи:

- Облекчаване на експлоатационната дейност и поддръжка на гарата.
- Увеличаване на пропускателната способност.
- Подобряване на комфорта на пътуване.
- Осигуряване на безпрепятствено движение на возилата в района на гарата.

Обект № 3. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугариято Каспичан - Провадия път № 2 с механизация на ЖП Секция Враца“ - предвидените средства са в размер на 1 600 000,00 лева.

Дължината на подлежащия на ремонт железен път е 28 413 метра.

Километричното положение на ремонтирания участък е от км.459+1186 (край стрелка № 3 в гара Каспичан) до км.488+582 (начало стрелка № 2 в гара Провадия) с дължина 28 413 метра. Километър 460 е с дължина 1 355 метра.

В момента скоростта по книжка разписание е 80 км/час. Проектна скорост е 130 км/час.

Ефект от изпълнение на строително-монтажните работи:

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките в съответствие с техническите норми за поддръжане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.

- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Запазване на скоростта по книжка разписание.
- Ще се завиши скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/час и ще се намали времетраенето от 21,31 минути (21 минути и 19 секунди) на 13,11 минути (13 минути и 7 секунди) с 8,20 минути (8 минути и 12 секунди).
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Намаляване на времетраенето.

Обект № 4. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Реброво-Своге път № 1 с дължина 7 171 м /включително коловоз № 3 гара Реброво/ с механизация на ЖП Секция Враца“ - предвидените средства са в размер на 285 750,00 лева.

Междугарието Реброво - Своге път №1 е част от 2-ра главна железопътна линия, която в отсечката София-Мездра е с категория „Железопътна магистрала“, съгласно “Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии”.

Последното подновяване на железният път в междугарието е извършено преди повече от 30 години. Проектната скорост е 70 км/час.

Техническото състояние на железния път е незадоволително. Налице е масово напукване на стоманобетонните траверси, скъсване на тирфони и болтове за СТ-4, разместване на реброви и гумени подложки, компрометиране на междурелсовото разстояние и цялостната промяна геометрията на железния път. Оценката от комплексните измервания на техническото състояние на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120, извършвани в междугарието след 2015 год. показват силно влошено техническо състояние на пътя (неизправности от висока степен), по отношение на горното строене, с тенденция за прогресивно увеличаване на неизправностите от висока степен, застрашаващи сигурността на влаковото движение.

През 2018 г. се изпълни механизирани подновяване на железния път в междугарието Реброво - Своге, път №2, като повече от една година железопътният трафик се осъществяваше по път № 1. Това доведе до силно нарушаване на геометрията на железния път и компрометиране на елементите от горното строене.

Трасето на железния път в план следва меандрите на река Искър и поради това е със силно изразена лъкатушна форма – хоризонталните криви са 6 на брой.

Състояние на горното строене.

Релсо-траверсовата скара е с релси тип 49 Е1 (S 49) върху стоманобетонни траверси СТ-4 на подпрян настав с дължина 1 470 м и дървени траверси на подпрян настав с дължина 5 030 м. Траверсовата скара е 1760 бр./км. /42+2/.

Релсите са силно сработени – вертикалното и страничното износване е със стойности, близки до максимално допустимите и приблизително 80 % от тях са за смяна.

Цялата траверсова скара, особено в кривите с радиус $R \leq 300$ м е в крайно лошо състояние като преобладаващата част от траверсите са изгнили и силно напукани – около 70 % от тях са за смяна.

Скреплението в междугарието в по-голямата си част е компрометирано. Голяма част от пружинните пръстени липсват или са счупени.

Поради тези причини, въпреки многократно извършените поправки на железния път, стойностите на междурелсието остава в критични граници спрямо нормите за текущо поддържане.

Баластовата призма е силно закаляна (замърсеността ѝ е над 70 %). Баластовите зърна са със заоблени краища.

Създадена е реална опасност от дерайлиране на подвижен жп състав, с непредвидими последици и прекъсване на влаковото движение по II-ра главна железопътна линия София – Мездра.

Предвижда се да се изпълни механизизирано подновяване по разделен способ на горното строене в междугарието Ребров-Своге, път №1 от км 24+548 до км 27+548 с дължина L= 3000 м в условията на пълно прекъсване на движение на влаковете в междугарието.

Предмет на настоящата поръчка за избор на Изпълнител се отнася само за видовете работи, както следва:

- механизизиран демонтаж на железен път т 49 на дървени траверси и натоварване на транспорт (без транспорт) с L= 855 м;
- механизизиран демонтаж на железен път т 49 на стоманобетонени траверси и натоварване на транспорт (без транспорт) с L= 2 145 м;
- подравняване на баластова призма за полагане на железен път /нови стоманобетонени траверси СТ-6 за тип 49 Е1, релси втора употреба/ с L=3 000 м;
- превоз на демонтиран железен път от 40 до 60 км с L=3 000 м;
- разтоварване, пълно разкомплектоване и стифиране на демонтиран железен път на площадка с L=3000 м.

Обект № 5. „Изграждане на предпазна ограда и видеонаблюдение в междугарието Илиенци – Курило, в дясно на път № 1 (преди и след спирка Кумарица)“ - предвидените средства са в размер на 806 000,00 лева.

Изграждането на предпазната ограда е необходимо с цел недопускане на нерагламентирани пресичания на железния път от хора и животни. Предпазната ограда се разполага в дясно на път № 1 в междугарието Илиенци-Курило, от км 9+650 до км 10+270 и от км 10+435 до км 11+150, по нарастване на километража, в сервитута на железния път. За изпълнението на СМР има изготвен технически проект, приет на експертен съвет от ДП НКЖИ.

Обект № 6. „Доставка и влагане на прелезни настилки“ - предвидените средства са в размер на 4 821 705,60 лева.

Железопътните прелези, като елемент от железния път представляват неговата пресечна точка с пътища и улици от Републиканската и общинска пътна мрежа. Те трябва да гарантират безопасно и безаварийно влаково движение и в същото време да позволяват безопасно, плавно и безконфликтно преминаване на пътни превозни средства.

Еластичните прелезни настилки монтирани през последните двадесетина години на някои от най-натоварените с автомобилно движение железопътни прелези по железопътната мрежа на България на практика доказват своите качества по отношение на високата износоустойчивост на контактната повърхност, здравина на отделните панели, нехлъзгаемост на гумите на ППС, висока издръжливост при големи транспортни натоварвания, лесен демонтаж и монтаж при извършване на ремонтни работи по железния път в зоната на прелеза и дълъг експлоатационен живот.

Всички тези качества правят еластичната прелезна настилка предпочитана при извършване на ремонт на железопътните прелези, като се осигурява, както плавно и безопасно преминаване на ППС през прелеза, така и безопасност на влаковото движение.

Обект № 7. „Механизизирано подновяване на железния път в междугарието Курило – Световрачене от км 0+868 до км 5+428 с дължина 4 560 м“ – предвидените средства са в размер на 4 795 250,48 лева.

Реализирането на модернизацията на железопътната инфраструктура на Централна гара София, в участъците София – Волуяк заедно с гара Волуяк и Елин Пелин – Костенец наложи движението на всички товарни влакове от Драгоман/Перник за Пловдив/Свиленград и обратно, които в момента преминават през Централна гара София и Вакарел, да става по обходен маршрут през гара Илиянци и Карлово. Това силно увеличава обема на преминаващите товарни влакове през гара Илиянци, част от които ще се наложи да се преработват в Илиянци вместо във Волуяк.

Гара Илиянци осигурява движение на влаковете в пет направления, обслужва 16 броя индустриални клона, от които работещи в момента са 11 броя, част от преминаващите влакове претърпяват преработка в гарата, други завършват или започват движението си от гарата. В гарата работи постоянна маневра.

Предстои извършване на дейности за подмяна на наличната осигурителна техника в гара Илиянци, които да доведат до частично или пълно изолиране на действието и, както и поэтапно прекъсване на цели групи от коловози. Това силно ще намали капацитета на гара Илиянци, като ще доведе до необходимост от изнасяне на редица експлоатационни дейности в съседни гари и до осигуряване на обходни маршрути.

Една съществена мярка за осигуряване на достатъчен капацитет на гара Илиянци, както и в целия възел София е възстановяване на движението на влаковете с електрическа тяга по 31-ва железопътна линия Курило – Световрачене. Това ще намали натиска върху гара Илиянци от влаковете движещи се по направление Пирдоп – Мездра и ще позволи в бъдеще евентуално изнасяне на дейността по композиране на влакове от и за Карлово в гара Курило.

Обектът ще обхване цялостно подновяване на релсотраверсовата скара от НС стр.№2 на км 0+868 гара Курило до КС стр. №2А на км 5+428 гара Световрачене с дължина 4 560 м, като безнаставов релсов път с траверси и релси с еластично скрепление т.60 кг/м и изцяло нова баластова призма.

С цел заздравяване и намаляване на напреженията в короната на насипа старата баластова призма ще се преработи, подравни и уплътни.

За възстановяване на нормалната работа от ОТ в междугарието Световрачане–Курило е необходимо да се възстанови действието на входен сигнал Чк, кабел тип А2У(L) УВ2У3х4х1,4 и А2У(L) УВ2У 5х4х1,4, автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси, предупредителни сигнали и контролирани участъци.

Изпълнението на обекта ще минимизира риска от произшествия и аварии и ще позволи възможност за влаковете, превозващи опасни товари да не преминават, престояват и преработват в гари в непосредствена близост до гъсто населените жилищни райони на столичния град. Имайки в предвид затруднената експлоатационна обстановка поради мащабните строителните дейности в целия жп възел София ще бъде създадена възможност на транспортни предприятия за маршрутизация на товарите и в гарите Мездра, Плевен, Враца, Перник, Драгоман, Пирдоп и други с цел избягване преработката им в гарите на територията на възела. Осъществяването на обекта ще доведе до по-пълно използване капацитета на инфраструктурата.

Обект № 8. „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово-Гурково с дължина 15 810 м“ - предвидените средства са в размер на 9 386 000,19 лева.

Междугарието Дъбово – Гурково с обща дължина 15 810 м е по 3-та главна жп линия Илиянци – Карлово – Карнобат – Варна фериботна.

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетоннови траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години

срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието Дъбово – Гурково железният път е с влошено техническо състояние. През 1988 г. за последен път е извършвано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково, а през 1999 г. за последно е извършен механизирани среден ремонт на железния път.

При извършеното измерване с пътеизмерителна лаборатория в периода 2019 – 2020 година, в изготвения доклад се посочва, че от гара Дъбово до гара Гурково състоянието на железния път е задоволително (средно-аритметичната стойност на балната оценка превишава граничната за съответната скорост и клас „С“ / $QI_{a-b} > QI_{lim}$ /).

При измерването на 21.07.2020 год. в междугарието Дъбово – Гурково е констатирано общо влошаване на техническото състояние на железния път – влошаване на състоянието по ниво – надлъжно на релсовите нишки, напречно в хоризонталните криви, влошаване на нивото на база талига на вагон 1,8 м и на база вагон 9 м, както и на междурелсието в кривите.

Като най-сериозни се констатираните неизправности от висока степен, които могат да застрашат безопасността на движение и които се появяват периодично въпреки постоянния контрол и дейностите по отстраняването им със силите на текущото поддържане. Като такива се приемат отклоненията в междурелсието над граничната 20 мм за клас „С“ и скоростта на движение в междугарието.

През предходните години, за да се гарантира сигурността на влаковото движение, неколккратно се е налагало да бъдат въведени временни намаления на скоростта в междугарията и гара Дъбово. В следствие на усилена работа със силите на ЖП Секция Бургас скоростта е възстановявана, но общото състояние на железния път предполага постоянно възникване на неизправности.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, трайно възстановяване на проектната скорост 100 км/ч гарантиращо устойчив График на движение на влаковете.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Обект № 9. „Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Бов – Лакатник път № 2 от км 42+440 до км 48+890 с дължина 6 450 м“ - предвидените средства са в размер на 2 043 207,00 лева.

В следствие на дългогодишната експлоатация са нарушени геометричните параметри на железния път в междугарието Бов-Лакатник път № 2. Налице е масово напукване на стоманобетонните траверси, скъсване на тирфони и болтове за СТ-4, разместване на реброви и гумени подложки, компрометиране на междурелсовото разстояние и цялостната промяна геометрията на железния път. Оценката от комплексните измервания на техническото състояние на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120, извършвани в междугарието след 2015 година показват силно влошено техническо състояние на пътя (неизправности от висока степен), по отношение на горното строене, с тенденция за прогресивно увеличаване на неизправностите от висока степен, застрашаващи сигурността на влаковото движение.

Последното подновяване на железния път в междугарието е извършено преди повече от 30 години.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Достигане на проектна скорост 70 км/ч.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Обект № 10. „Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково–Твърдица 8 623 м“ /включително 2-ри коловоз г. Твърдица/ - предвидените средства са в размер на 2 429 680,00 лева.

Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието железния път е с влошено техническо състояние. Железният път е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетонни траверси СТ-4 (със скрепление ПАК-И) и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени железни подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези деформации се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие. Железният път в междугарието е в такова състояние, че е невъзможно със силите на текущото поддържане да се възстановят и поддържат техническите му параметри в съответствие с нормативните документи и да се гарантира сигурността на влаковото движение. Отстраняването им изисква изключителен по обем материали и човешки ресурс, който не е по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, възстановяване и поддържане техническите му параметри в съответствие с нормативни-те документи и гарантиране сигурността на влаковото движение. Това се доказва и от извършеното измерване с пътеизмерителна лаборатория в периода месеци май и юни 2018 година. В изготвения доклад се посочва, че от гара Гурково до гара Твърдица състоянието на железния път е лошо (средно-аритметичната стойност на балната оценка превишава граничната за съответната скорост и клас „С“ / $QI_{a-b} > QI_{lim}$ /).

Наблюдава се тенденция на влошаване. Достигането на пределните стойности на балната оценка означава многократно увеличаване на разходите за поддържане, от което следва да се приложи принципа за запазване нивото на енергията, което се постига по два начина: намаляване на скоростта и увеличаване на допустимите граници на геометричните параметри; запазване на скоростта, като се отстранят неизправностите превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Запазване на скоростта по книжка разписание.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Обект № 11. „Проект за изграждане на линейна железопътна инфраструктура“ - предвидените средства са в размер на 36 000,00 лева.

Построяването на железопътните линии е създавало благоприятни социално-икономически условия за възникване на редица несъществуващи до този момент населени места в близост до тях. Предизвиканото от новите възможности за съобщения и свързаното с това бурно разрастване на възникналите населени места, води до промяна в местоположението на железопътните линии, в резултат на което с течение на времето те се оказват заобиколени от урбанизирани или бързо урбанизиращи се територии и крайградски зони. Това създава предпоставки за инциденти, застрашаващи здравето и живота на хора и животни и води до психически травми на железопътния персонал, както и до материални щети с финансови последици на ДП НКЖИ. Наложително е да бъдат взети мерки за ограничаване на тези нерегламентирани пресичания и последиците от тях. В тази връзка ДП НКЖИ възнамерява да възложи проектирането на подходящи предпазни огради.

С проектирането и последващото изграждане на предпазните огради ще се постигне:

- прекратяване нерегламентираното пресичане на железния път от хора и животни;
- осигуряване безопасно движение на влаковете с определената скорост;
- предотвратяване причиняването на материални щети по подвижния жп състав;
- положителен социален ефект сред населението, произтичащ от грижата за опазване на човешкия живот и здраве на населението.

Обект № 12. „Изграждане на бараж при жп мост на км 0+804 в междугарието Генерал Тодоров – Петрич“ в района на Железопътна секция София по 52-ра жп линия - предвидените средства са в размер на 82 000,00 лева.

Изготвяне на работни чертежи, схеми и спецификации за материалите за извършване на СМР по отстраняване на дефекти от генерална ревизия на съоръжението - монтаж и демонтаж на скеле за достъп до конструкцията; доставка и монтаж на пас-болтове и компрометирани елементи; ремонт пътеки; песакоструене, грундиране и двукратно боядисване на 6000 м²; работи по укрепване на долното строене в коритото на реката. Изготвяне на строителна документация и екзекутиви. Дейностите се изпълняват при предварително осигурени безопасни условия на труд в условията на влакови (електрически) прозорци без ограничение на трафика и без трансбордиране.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на баража ще се стабилизира долното строене на железопътния мост в зоната на речното корито с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 13. „Изпълнение на рибни проходи при жп мост на км 301+600 в междугарието Свиленград-Турска граница“ в района на Железопътна секция Пловдив по 1-ва жп линия - предвидените средства са в размер на 120 000,00 лева.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

Изпълнение на мярка на Националната програма за изпълнение на ПУРН Западнобеломорски район 2016 – 2021 г. , пор. № 8, тип мярка М 32.

Обект № 14. „Изграждане на нова отводнителна система 2 240 м в междугарието Шумен-Мътница по път № 1 и път 2“ в района на Железопътна секция Шумен по 2-ра жп линия - предвидените средства са в размер на 36 000,00 лева за изготвяне на проект.

Изпълнение на СМР: изкоп и извозване на земно-скални маси; Доставка и полагане на отводнителни елементи върху подготвена основа; Довършителни работи и оформяне на банкетите и откосите. Дейностите се изпълняват при осигурени безопасни условия на труд в условия на влакови и електрически прозорци - без трансбордиране.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се стабилизира долното стоеие на железния път в участъка с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 15. „Замяна на връхни конструкции на съоръжения на жп мост на км 120+942 и на водостоци на км 121+550 и км 121+717 в междугарието Юнак-Синдел“ в района на Железопътна секция Шумен по 3-та жп линия - предвидените средства са в размер на 36 000,00 лева за изготвяне на проект.

Изготвяне на работни проекти. Изпълнение СМР за замяна на връхните конструкции на стоманен мост на км 120+942 и на стоманени водостоци на км 121+550 и км 121+717 в междугарието Юнак - Синдел. Дейностите се изпълняват при предварително осигурени безопасни условия на труд. СМР ще се изпълняват в условията на пълно прекъсване на единия от текущите пътища.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се стабилизира долното стоеие на железния път в участъка с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 16. „Монтиране снегозащитни прегради 4 700 м в междугарието Дулово-Силистра“ в района на Железопътна секция Шумен по 91-ва жп линия - предвидените средства са в размер на 60 000,00 лева.

Изпълнение на 4700 м по изготвен проект. Основни СМР: почистване на терена от растителност, земни работи, монтаж на стълбове от стари траверси, доставка и монтаж на снегозадържащи мрежи на отсечки с обща дължина от 4 700 м от км 69+900 до км 100+800 в междугарието Дулово - Силистра, в района на ЖП Секция Шумен.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на снегозащитни огради в най-критичните участъци: 77+700-79+000; 85+500-86+000; 90+000-91+000; 91+600-91+800; 92+600-93+600; 100+900-102+700, с обща дължина 5 800 м, ще се намали скоростта на вятъра и ще спомогне отлагането на снега да е предимно зад нея с което да се гарантира надеждността на железопътната инфраструктура и устойчиво и сигурно движение на влаковете.

Обект № 17. „Укрепване на насип в междугарието Добрич-Добрич север“ в района на Железопътна секция Шумен по 28-ма жп линия - предвидените средства са в размер на 84 000,00 лева.

Изготвяне на работен проект с основни части: подробна геология със заключения и препоръки; геодезия, проектно решение за трайно укрепване и обезопасяване на земната основа, РПОИС, БЗУТ, ПУСО и др.

Участъкът от км 68+200 до км 68+400 в междугарието Добрич-Добрич Север по 28 жп линия представлява некачествено изграден насип, по който са оформени активни свлачищни процеси и пропадания на железния път, които са констатирани и отразени при периодични и извънредни прегледи. Интензитетът, с който се развиват пропаданията и свлачищните процеси налага въвеждане на постоянно ограничаване на скоростта на движение и високи разходи за поддържане геометрията на железния път в гранични толеранси, което застрашава безопасността на превозите. Съществува висок риск от възникване на жп произшествия с непредвидими последици.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

Гарантиране сигурността и безопасността на железопътните превози и надеждност на железопътната инфраструктура в участъка от км 68+200 до км 68+400 в междугарието Добрич - Добрич Север по 28 жп линия в района на ЖПС Шумен.

Обект № 18 „Изграждане на нови жп водостоци по 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград“ в района на Железопътна секция Бургас - предвидените средства са в размер на 36 000,00 лева.

Изготвяне на работни проекти. Извършване на СМР, спецификация на материалите, РПОИС и др. за изграждане на нови водостоци по 83-та жп. линия на км 27+830, км 32+052 и км 32+507 в междугарието Любеново предавателна-Раднево и на км 46+515 в междугарието Раднево-Нова Загора.

В зависимост от технологията за изпълнение обектът може да бъде изпълнен с временно премостване – без прекъсване на движението (при необходимост - пълно прекъсване на текущия път в сянката на други обекти и трансбордиране на пътнически влакове).

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се стабилизира долното стоене и отводняването на железния път в участъците с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 19. „Изграждане на сигнална рамка на км 7+505 в междугарието Русе-Долапите Горна Оряховица по 4-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 60 000,00 лева.

Изготвяне на работен проект и изграждане на габаритни рамки на стоманен мост на км 7+505 в междугарието Русе запад - Русе пост 3 - Долапите, по 4-та жп линия.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се осигури техническото състояние на съоръжението с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 20. „Реконструкция на водосток на км 146+032 в междугарието Дебелец – Дряново по 4-та жп линия“ в района на Железопътна секция Горна Оряховица – предвидените средства са в размер на 60 000,00 лева.

Възстановяване на съборена плоча, подмяна на конструкцията и изграждане на гардбаластови стени.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се стабилизира долното стоене и отводняването на железния път в участъка с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

Обект № 21. „Смяна на връхни конструкции на жп мостове на км 7+520 в междугарието Илиенци – Курило по път 1 и 2 по 2-ра жп линия“ в района на Железопътна секция Враца – предвидените средства са в размер на 36 000,00 лева.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на обекта ще се стабилизира долното стоене и отводняването на железния път в участъка с което ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност.

ПРОЕКТ 4: „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“ - средствата предвидени за усвояване са в размер на 18 405 151,22 лева.

Обект № 1. „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел – по обособени позиции“ – Преходен 2018-2022 г. - предвидените средства са в размер на 117 929,20 лева.

Гара Синдел разпределителна се намира на втора и на трета ж. п. линия, в двупътен участък, електрифициран за тягов състав на променлив ток – 25kV/50Hz.

В момента гара Синдел разпределителна е съоръжена с маршрутно-релейна централизация тип WSSB. Гара Синдел е с интензивна влакова и маневрена дейност, с шест направления. Тя е начална гара за товарни и пътнически влакове. В съществуващата МРЦ са включени осем приемно-отправни коловоза, три отправни коловоза, страна гара Разделна 46 бр. стрелки и 2

вагоноизхвъргачки. Сигнализацията е тип БДЖ (обикновена), с немска оптика. Междугарията с гара Провадия, гара Разделна, гара Юнак се осигуряват с полуавтоматична блокировка, работеща по оптичен кабел, като в междугарията Синдел – Разделна и Синдел – Провадия има специализация на движението. С гара Разделна по път № 3 – с полуавтоматична блокировка (ПАБ) работеща по оптичен кабел. С гара Варна Фериботна движението се осигурява по телефонен способ.

Маршрутно-релейната централизация тип WSSB1 в гара Синдел е монтирана 1966 година. Същата е амортизирана с изтекъл срок на експлоатация, като липсват резервни части, а поддръжката е трудоемка и не може да бъде модернизирана.

С изпълнението на проекта: „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел“ ще се постигне:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор;
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците;
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на ОТ;
- С предвидена възможност за създаване на интерфейси в маршрутно-компютърната централизация, позволяваща бъдещо надграждане на диспечерско управление от единен диспечерски център за управление на движението на влаковете за участъка се очаква да се постигне ефективно управление на трафика на движение на влаковете и допълнително редуциране на експлоатационния персонал в участъка.

Обект № 2. „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг – по обособена позиция 1: „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София-Мездра от 2-ра главна жп линия – етап 1“ и обособена позиция 2 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия – етап 2“ Обектът е преходен 2019-2022 година – предвидените средства са в размер на 2 529 044,99 лева.

Съществуващата телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ се базира на медни магистрални съобщителни кабели, които са с понижени параметри и множество повреди. В експлоатация са от над 40 години и реално са на границата на техният експлоатационен ресурс. Същите са без никакви възможности и капацитет за предоставяне на съвременни телекомуникационни услуги. Описание на обекта в частта Оптична кабелна мрежа – включва инсталиране на 141 км. оптичен кабел с 48 броя оптични влакна, въздушно на стълбовете на КМ; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, ОСП, Подрайони, подстанции, и др. характерни точки. Изграждане на структурно окабеляване в гарите. Ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури. Измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

Описание на обекта в частта Енергетика - преустройство на стълбовната линия на КМ в съответствие с “Техническата спецификация“ (ТС-ЖИ 007-2006) и техническите изисквания при изпълнение на СМР за ремонт на контактната мрежа във всички закрити гари. Целта е отпадане на всички гъвкави напречници по бившите гари, изграждане на нова единична стълбовна линия за път 1 и 2. Боядисване на всички железорешетъчни стълбове в участъка. Основен ремонт и подмяна на всички секционни постове в участъка.

Обект № 3. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора част „Сигнализация и телекомуникации“. Обектът е преходен 2019-2022 година – предвидените средства са в размер на 292 105,02 лева.

Във връзка с електрификацията на 83-та линия се налага подмяна на всички сигнални кабели в участъка с нови кабели за електрифициран участък. В обекта ще бъдат включени и трансформатори от контактна мрежа за осигуряване на резервно захранване на апаратурата за сигнализация и телекомуникации.

Обект № 4. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора част „ЕРП“. Обектът е преходен 2019-2022 година – предвидените средства са в размер на 907 253,00 лева.

Ще се извърши преустройство на въздушни линии 0,4 kv, на EVN-ЕРП Юг, в кабелни линии, поради нарушаване габарита, спрямо ново изградената контактна мрежа.

Обект № 5. Проектиране, доставка и изграждане на обект: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София – Карлово – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2019-2022 година – предвидените средства са в размер на 1 456 535,29 лева.

С изграждането на диспечерска централизация в участъка София – Карлово ще се създаде възможност гарите да се управляват от единен диспечерски център в ЦГ София, с което ще се повиши пропускателната способност в цитирания участък. Успешното изпълнение на обекта ще доведе до намаляване на експлоатационен персонал на Поделение УДВК.

Обект № 6. „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2022 година – предвидените средства са в размер на 1 864 294,51 лева.

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 броя прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Подава се разпореждане от дежурния ръководител движение в една от съседните гари към прелезопазача за съвременно затваряне на прелеза преди изпращане на влака, като времето, през което прелезът е затворен е твърде голямо. Като резултат се обостря търпението на водачите на пътни превозни средства и често се стига до конфликти. Има и случаи на преминаване на ППС през прелез в междугарие с ръчни бариери при спуснати бариерни греди. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези. Освен гореизложеното, разходите за охрана на тези прелези са от 5 до 8 пъти по-големи от разходите за прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства /АПУ/. Тези неблагоприятни ситуации, с критично ниво на риск могат да бъдат избегнати с реализирането на обекта, както и с изпълнението на програмата за модернизация на процеса на управление на железопътния трафик. С изпълнението му ще се намалят около 70 служители на регионалните поделения УДВГД – прелезопазачи.

Обект № 7. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2027 година – предвидените средства са в размер на 120 000,00 лева.

Трафопостовете са предназначени да преобразуват и осигуряват нормално електрозахранване на съоръженията на железопътната инфраструктура, операторите превозвачи, както и на други спомагателни съоръжения.

В процеса на експлоатация сградите на ТП, трафомашините и съответната апаратура са подложени на различни влияния (атмосферни влияния и пренапрежения, токове на къси съединения, токово претоварване), кражби на електроапаратура осигуряваща нормалната им защита и работа. Това налага периодично частична или пълна модернизация на съоръженията в ТП или подмяна на съществуващите ТП с нов тип БКТП/бетонен комплектен трансформаторен пост/,или с мачтов ТП.

Обект № 8. „Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ Обектът е преходен 2021-2024 година – предвидените средства са в размер на 3 393 365,25 лева.

Целта на обекта е изграждане на оптична кабелна мрежа, инсталиране и въвеждане в експлоатация на съвременна цифрова телекомуникационна апаратура, която да осигури качествено и надеждно управление и обслужване на влаковете, административното и оперативното ръководство на гарите и звената на ДП НКЖИ, както и нуждите на лицензирани жп оператори и превозвачи.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка и замаяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подsigуряването на работата на SCADA и на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията.

Обект № 9. „Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии“ – предвидените средства са в размер на 1 169 736,00 лева.

Токоизправителите и акумулаторните батерии са неделима част от токозахранването на гаровите централизации и телекомуникационните съоръжения. На много места същите са с понижени технически параметри, поради дългогодишната им експлоатация. С подмяната на старите токоизправители и акумулаторни батерии с нови, ще се повиши надеждната работа на гаровите централизации и качеството на телекомуникационните връзки.

Обект № 10. „Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гарии: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени позиции“ – предвидените средства са в размер на 4 250 887,95 лева.

Системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са едни от най-важните елементи в осигуряването на безопасността на движението на влаковете. Осигуряването на непрекъсната им 24-часова работа е задължително и се извършва от служители на Подделение „Сигнализация и телекомуникации“. Голяма част от системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са морално остарели и се нуждаят от рехабилитация и модернизация. Основно това са електромеханични централизации (ЕМЦ) и релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ) и телекомуникационни кабелни линии с влошени параметри.

Изпълнението на поръчката ще гарантира доставките, а при някои от позициите и монтажът на основните съоръжения, устройства и апаратура за изграждане на релейни централизации в гарите Бов, Плевен и Раднево, при което ще се заменят остарели системи за осигуряване влаковото движение със съвременни, по-надеждни такива, както и доставката на основните елементи, необходими за инсталирането на оптичен кабел.

Обект № 11. „Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата“ – предвидените средства са в размер на 2 220 000,00 лева.

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа през 2007 г. В експлоатация е от 11 години. Не се произвеждат и поддържат резервни части. Липсва софтуер за ъпдейт.

Цифровата телекомуникационна мрежа е морално и технически остаряла, но е необходимо да се осигурява непрекъсната и надеждна работа на ТК мрежа на ДП НКЖИ.

Подмяната ще даде възможност за въвеждане на нови IT и телематични приложения и програми. Предоставяне на свободен капацитет на МВР, ДА ЕУ и др.

Обект № 12. „Изготвяне на проект за обект „Изграждане на автоматичен разделен пост Невша, инсталиране на автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси в участъка Каспичан – Невша – Провадия, работеща по оптична преносна среда и реализиране на дистанционно управление и контрол на АРП Невша от гара Каспичан“ – предвидените средства са в размер на 84 000,00 лева.

Във връзка с изпълнение на обект „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан – Провадия“ и необходимостта от обвързване на ГДВ и увеличаване на пропускателната способност и капацитет на участъка, се налага изграждане на разделен пост Невша, като се образува междугарие Каспичан – РП Невша – Провадия.

За тази цел е необходимо е да се изготвят проекти по части: СиТ, „Железен път“ и „Контактна мрежа“.

ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ – средствата, предвидени за проект 5, са в размер на 1 900 000,00 лева.

Обект № 1. „Подмяна на релейни защиты от ТПС Генерал Тодоров и ТПС Симитли“ – предвидените средства са в размер на 200 000,00 лева.

Необходимостта от подмяната на релейните защиты е продиктувана от факта, че съществуващите защиты са модел на производство 2000 г. През изминалите години са извършвани няколкократни ремонти на някои от тях, като 2 бр. са изведени от експлоатация поради липса на резервни части и невъзможност от възстановяването им. Към момента същите са спрени от производство и заменени с актуален модел, 2 поколения по-нов (с изцяло променен хардуер и софтуер).

Целта на поръчката е:

- повишаване надеждността, безопасността и цялостното функциониране на подсистемата, чрез замяна на съществуващото (морално остаряло) оборудването със съвременно;
- постигане на оперативна съвместимост в съответствие с ТСОС Енергия, чрез бързодействие на аварийно изключване на прекъсвачите и поддържане на стойности на напрежение и честота в съответствие с EN 50 163.

Обект № 2. „Рехабилитация на контактната мрежа от км 363+500 до км 365+200 по II-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна, спирка Караджата“ – предвидените средства са в размер на 1 700 000,00 лева.

В участъка от км. 363+500 до км. 365+200 по 2-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна се намира бивша гара Караджата, електрифицирана и пусната в редовна експлоатация през 1986 г., а през 2004 г. гарата е закрыта, като статута ѝ е променен в жп спирка. Контактната мрежа в участъка не е преустроена, като стълбовете, изграждащи съществуващите напречници са на голямо отстояние от оста на прилежащите коловози в експлоатация, което прави труден достъпа до тях с РСММ за контактна мрежа. При необходимост, достъп до стълба е възможен с автовишка или чрез изкачване по железорешетъчните стълбове. Предвиждат се мероприятия по преустройство на стълбовната линия в единична самостоятелна за път 1 и 2, подмяна на контактен проводник, носещо въже, струнни и струнни клеми, като и преустройство на съществуващата неутрална вставка. Подмяна на амортизирани траверси СТ-4 ПАК с нови траверси СТ-6 тип 49 с еластично безподложно скрепление SKL-14. Разрушаване на сградите на ПЗ, ВС, магазина и пост 1 и 2 с извозване на отпадъци, доставка и поставяне на фургон с размери 300/600 см. оборудван с ел. инсталация. Изграждане на нова пътека към пероните, както и възстановяване на съществуващите перони. Изграждане на осветление и система за видеонаблюдение на спирката.

Очакван ефект:

След приключване на строително монтажните дейности в участъка от км 363+500 до км 365+200 по 2-ра главна жп линия София–Горна Оряховица–Варна, ще имаме преустроена контактна мрежа отговаряща на изискванията на Наредба № 58 от 02.08.2016 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт и ТС-ЖИ 007-2006. Възстановяване нормалната експлоатация на железният път в участъка, както и една европейска спирка Караджата отговаряща на всички стандарти, като цялостно ще повишим качеството на предлаганата от нас услуга.

ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел“ - средствата предвидени за проекта са в размер на 21 715 402,64 лева, като същите са разпределени в следните обекти:

Обект № 1. „Жп участък Лозарево – Прилеп от км 18+663 до км 23+108, включително жп тунел № 1“ – предвидените средства са в размер на 19 854 665,64 лева.

Обектът е преходен от 2013 година. Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени.

С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2021 година са предвидени геодезически измервания в жп тунел 1, с които се цели установяване на периодично наблюдаване на деформациите на тунелната изработка и своевременно предприемане на мерки в случай на необходимост. Плануваните измервания са на всяко тримесечие. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в НКЖИ се внася обобщен годишен доклад за техническото състояние на изградената тунелна конструкция.

Тунел 1 в участъка Лозарево – Прилеп представлява двупътен железопътен тунел с дължина 2811 м, от които 2426 м се изграждат по тунелен способ (NATM с изпреварваща калота по взривен метод – ~ 2030 м, механичен способ ~ 396 м) и 385 м – по открит способ (Cut & Cover method). Към момента напълно завършени са 1749 м (~ 62 %) – остават 1062 м, от които 777 м по тунелен способ и 285 м по открит способ. С изграждането му проектната скорост на участъка Лозарево – Прилеп се повишава до 130 км/ч, а дължината на железния път се намалява с 5 434,92 м, което е най-голямото скъсяване при реализацията на проекта за удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат – Синдел. На проведено заседание на Експертен технически съвет на НКЖИ от 22.02.2008 г. е разгледано незадоволителното състояние на насипа пред тунел 1. Поради допуснати технически пропуски в процеса на изграждането му, насипът е непригоден да изпълнява функциите на долно строене на новата жп линия и е взето решение за премахването му, като от км 18+560 до км 19+450 на мястото на насипа ще да бъде изградена проектираната жп естакада. Към момента НКЖИ притежава работен проект за изпълнение на естакадата от км 18+560 до км 19+450, като е належащо изграждането ѝ, за да бъде осъществена връзката между тунел 1 и гара Лозарево.

Обект № 2. „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 година на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат – Синдел“ – предвидените средства са в размер на 618 476,00 лева.

Възниква необходимост от изпълнение на обекта поради задължителния характер на забележките за отстраняване, произлезли от Решение № 3-3/2014 година на МОСВ по одобрен Доклад за оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Изграждане на части от обект: Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел“. Обектът е предвиден като преходен до отстраняване на забележките записани в Решението.

Обект № 3. „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп – РП Ведрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5290 м“ – обектът е преходен, като предвидените средства са в размер на 25 928,00 лева.

Необходимостта от изпълнение на обекта възниква от нуждата за увеличаване на пропускателната способност и капацитет на железопътната инфраструктура в участъка Карнобат – Синдел. Ще се подобри комфорта на пътуване на пътниците и намали времепътуването. С удвояването на участъка ще се повиши оценката за развитието на железопътната инфраструктура.

Ефектът от изпълнението на обекта е:

- Премахване на предпоставки за възникване на аварии и катастрофи.
- Повишаване на сигурността и безопасността на влаковото движение.
- Увеличаване на пропускателната способност, чрез изграждането на двойна жп линия.
- Достигане на проектната скорост на движение на влаковете за цитираните участъци.

- Намаляване на времепътуването.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Подобрените експлоатационни характеристики на цитираните участъци се постигат чрез монтирането на по-нова конструкция на горно строене на железния път и избягване на слаби места в земното легло по съществуващото трасе, направа на нови и ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения.

Обект № 4. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“ – предвидените средства са в размер на 1 216 333,00 лева.

Необходимостта от реализация на обекта възниква от нуждата от подобряване на експлоатационните характеристики на коловозното развитие на гара Синдел Разпределителна, усъвършенстване на системите за осигурителната техника и телекомуникации, както и намаление на времето за извършване на маневрена дейност в гарата.

Маршрутно-релейна централизация тип WSSB – GS I на гара Синдел -разпределителна е въведена в експлоатация на 08.03.1966 год. Преустроена през 1981 г. с прекъсване на действието и са извършвани частични преустройства през 1990 г., 1992 г., 2009 г., последното през 2013 г. В следствие дългогодишната работа в агресивна (киселинна) среда, експлоатационния живот на МРЦ е съкратен многократно. МРЦ управлява и контролира 46 броя електрически стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА), от които 21 броя тип СОА1 и 26 броя тип СОА 3; 53 броя релсови токови вериги (РТВ), от които 44 броя постояннотокови и 9 броя фазочувствителни; 32 броя светофори по БДЖ сигнализация с немска оптика. Кабелната мрежа е изградена с над 70 % маслени кабели, които периодично аварират. Частичната подмяна не е икономически изгодна. Гара Синдел обслужва подрайон по КМ, ВР цех, локомотивно депо и индустриален клон на ГУДР.

С цел намаляване на експлоатационните разходи на НКЖИ и повишаване на безопасността на движението на влаковете, комисия, назначена от Генералния директор на НКЖИ е взела решение да се съоръжи гара Синдел със съвременна маршрутно-компютърна централизация с маршрутизирани маневри при следната оптимизация на коловозното развитие на гарата:

- коловози №№ от 1 до 9 – 8 броя да останат приемно-отправни (без коловоз № 6);
- коловози №№ от 10 до 12 – 3 броя отправни страна гара Разделна и Варна фериботна;
- да останат 32 броя централизирани стрелки и две ВИ;
- прелез на км. 121+400, съоръжен с ръчни бариери между предупредителен и входен сигнал на гарата страна Юнак да се пресъоръжи с автоматична бариера (АБ) и да се постави в обвързка с МКЦ;
- закриване на Разделен пост № 4;
- реализиране на обезличено движение по текущите пътища на двойната жп линия и движението на влаковете със съседните гари по всичките седем текущи пътища да се осигурява чрез ПАБ.

Основните цели, които ще се постигнат чрез изграждането на проекта: „Изграждане на МКЦ (маршрутно-компютърна централизация) в гара Синдел“:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор;
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците;
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Намаляване на експлоатационния персонал на Поделение УДВК с 10 души (пет броя постови стрелочника и пет броя прелезопазачи).

ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линията София - Карлово – Зимница“ – предвидени са средства в размер на 331 214,66 лева.

Обект № 1. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица – гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5 815 м“ – предвидените средства са в размер на 331 214,66 лева.

В междугарието Копривщица – Стряма е изграден най-дългият железопътен тунел в Република България – Козница, на който от изграждането му са извършвани само текущи ремонти. В момента скоростта на движение на подвижния железопътен състав е 25 км/ч. НКЖИ разполага с проект по част „Железен път“ за жп линията София – Карлово, на основание на който е издадено разрешение за строеж. Предвидени са средства за изготвяне на проект за рехабилитация на тунела, в който да бъдат предложени иновативни решения за изпълнение на ремонтни дейности, които да изискват минимални срокове за реализация, отчитайки факта за натоварения трафик в участъка и намаления капацитет на железопътната инфраструктура като цяло.

С последващото строителство ще се премахнат предпоставките за аварии и последващо спиране на движението в участъка, ще се възстанови проектната скорост, намали времепътването и повиши комфорта на пътуване.

ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна“ – предвидените средства са в размер на 38 522 237,58 лева.

Жп линията Русе – Варна е първата железопътна линия, построена на територията на Република България.

Железопътната линия е най-пряката жп връзка между Русе и Варна, респективно пристанище Русе на р. Дунав и черноморското пристанище Варна. В този аспект железопътната линия Русе – Варна осъществява транспортната комуникация между общоевропейски транспортни коридори №№ VII и VIII (при жп гара Синдел).

От Русе до Варна железопътната линия е с дължина 226 км, изградена от релси тип 49 кг/м върху стоманобетонни траверси. През 1983 г. е въведена в експлоатация електрификацията на железопътното трасе. Същото се състои от два участъка:

- Русе – Каспичан – с дължина 141 км, еднопътна и електрифицирана; железопътна линия № 9 – първа категория в схемата на железопътната мрежа на Република България. Осигурителната техника, обезпечаваща влаковото движение е морално остаряла, в преобладаващата част на гарите е РУКЗ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип “Степанов”. В план и в профил състоянието на железопътното трасе се характеризира с минимален радиус на хоризонталните криви 320 м. Около 70 броя от хоризонталните криви са с радиус под 350 м. Сумарната дължина на тези криви е около 8 км. Съществуващите проектни скорости са 70- 95 км/ч.
- Каспичан – Варна – с дължина 85 км, двупътна и електрифицирана, част от магистрална железопътна линия № 2 София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна. Осигурителната техника в жп гарите е от типа МРЦ и ЕМЦ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип „Степанов” с обезличаване на пътищата на двойната линия. В участъка Каспичан – Варна трасето е относително благоприятно в ситуационно отношение. Около половината от трасето е в права. Независимо от това и тук има хоризонтални криви с малки радиуси. Минималният радиус на хоризонталните криви в този участък е 460 м, а около 30 броя от кривите са с радиус по-малък от 800 м. Съществуващите проектни скорости са 100-130 км/ч.

Намалената поддръжка на железопътната линия влияе неблагоприятно върху нейните експлоатационни характеристики и системно понижаване на скоростите на движение на влаковете, с оглед гарантиране на минимални условия за безопасност на превозите. Ако съществуващата тенденция за намаляване на проектните скорости се запази и не се инвестира

в железопътната инфраструктура, може да се прогнозира, че железопътният транспорт в този регион на страната е с едно не особено оптимистично бъдеще. Трябва да се отчете и демографският характер на населението, както и фактът, че за голяма част от него железницата е единствения начин на придвижване.

Изводът, който може да се направи е, че са необходими незабавни действия за гарантиране на влаковото движение.

Линията Русе-Варна е основна за товарния железопътен трафик по направлението от Турция през Румъния до страните от Централна и Западна Европа, като също е включена в „широкообхватната“ TEN-T мрежа на Европейския съюз. След завършването на строителните дейности по жп линията Русе-Варна, ще се подобри трансграничната връзка с Румъния и ще се увеличат товародателите, ползващи железопътната инфраструктура.

Възстановяването на проектните параметри, подобряване състоянието на железния път и железопътните съоръжения по трасето Русе – Каспичан – Варна е необходимост, която ще доведе до създаване на по-добри условия за транспортна комуникация в този регион на страната, ще доведе до увеличаване скоростите на движение, респективно намаляване на времетраенето по тази дестинация. Като краен резултат по-добрата железопътна инфраструктура ще способства за развитие на индустрията в региона, през който преминава железопътната линия, както и в национален аспект.

Основните цели за постигане с реализацията на инвестиционния проект са:

- Подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда.
- Стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес, като се обръща по-специално внимание на ефективността на железопътните оператори по международните коридори и оперативната съвместимост с останалите видове транспорт.
- Намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура. Целта е да се получи съществено намаление на съществуващите инфраструктурни оперативни разходи и разходите по поддръжката, чрез прилагането на модерни строителни техники и използването на най-съвременни системи за контрол, мониторинг и надзор, които могат да обезпечат значително по-висока надеждност и техническа годност на инфраструктурните активи и управлението на движението.
- Опазване на околната среда в близост до ж.п. линията и намаляване на опасностите при транспорт на опасни стоки.

Проектът има пряк принос към изпълнението на специфичните цели:

- Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз чрез постигне баланс и развитие на връзките между различните видове транспорт и така ще се съкрати времето за пътуване на гражданите и транспортирането на товарите. Това ще окаже благотворно влияние върху развитието на икономиката на района и на страната като цяло.
- Постигане на баланс между отделните видове транспорт чрез даване на възможност за пренасочване на трафика към по-екологосъобразните видове транспорт, какъвто е железопътния, и съответно до по-равномерно натоварване на отделните видове транспорт.
- В икономически план резултатът ще бъде осигурена техническа възможност за превозване на повече пътници и товари и икономически просперитет на региона и страната.

Проект № 11 ще бъде изпълнен в следните подобекти:

ПРОЕКТ 11.1: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна в междугарията“ – средствата предвидени за усвояване по проекта са в размер на 22 929 815,92 лева.

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Самуил – Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по IX-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 19 605,56 лева.

Междугариято Самуил – Висока поляна е електрифициран участък и единична железопътна линия. Проектната скорост е 80 км/час, а по книжка разписание 60 км/час. Съществуват намаления на скоростта от км 92+600 до км 94+900 с дължина 2300 м със скорост 40 км/час. Междурелсието е 1435 мм, но в отделни криви достига 1460 мм. Разбит възел на скрепление ПАК-68 под двете релси, замърсена баластова призма с частици с размер по-малки от 25 мм, над 40% по тежест, наличие на „баластови чували“ /потъва в земното платно/. Съществуват заличени водоотводнителни съоръжения /отводнителни канавки/, Износването на релсите е хоризонтално и вертикално граничецо с допустимите стойности. Налице е намалена пропускателна способност /капацитет/ на железопътната линия.

Недостатъчна и непостоянна дебелина на баластовата призма и наличие на баластови корита/чували. Заздравяване на земната основа, чрез изграждане на предпазен пласт и използване на геоматериали. Износени стрелкови части на стрелките, разположени на главния коловоз. Негабаритни по височина перони за пътници с разрушена асфалтобетонна и базалтова настилка. Отводняване на земната основна площадка чрез изграждане на дренажна система в гарата.

С възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата в гара Сеново и междугариято Самуил-Висока поляна ще се постигне една цялостна оптимизация на железния път – достигане на проектна скорост, ефективно отводняване и опростяване на геометрията на железния път. Достигането на проектната скорост ще доведе до устойчив График на движение на влаковете, капацитет на трафика, безопасност, надеждност и сигурност на влаковата работа.

Обект № 2. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Хитрино-Плиска от км 110+781 до км 129+161 с дължина 18 380 м“ - предвидените средства са в размер на 1 418 818,16 лева.

Изчерпан е лимитът на техническите характеристики на железния път, гарантиращ безопасно движение на влаковете с определената скорост. За достигане на проектна скорост, трябва да се отстранят неизправностите превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти.

Изпълнението на обекта ще гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Увеличаване на срока на експлоатация

Обект № 3. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Русе разпределителна – Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 382 м“ – предвидените средства са в размер на 7 109 461,11 лева.

Участъците от км. 0+823 до км. 2+151 с дължина 1 328 метра, от км. 2+184 до км. 10+205 с дължина 8 021 метра, с обща дължина 9 349 метра и жп стрелка на РП Дунав Пост 1 от км. 2+151 до км. 2+184, с радиус 300 метра на стоманобетонни траверси са в междугариято Русе

разпределителна – Образцов чифлик. Теренът, през който преминава железният път, е леко пресечен основно в насипи с височини до 3 м и двустранни траншеи. Широчината на земното платно е стандартна със сравнително добре оформени банкети, канавки и откоси, които е необходимо да се почистят от растителност и на места да се преоформят.

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетонени траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези дефекти се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие. Отстраняването им изисква влагането на изключителни по обем материали и човешки ресурси, които не са по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, който да е в съответствие с нормативните документи и да гарантира сигурността на влаковото движение.

Скорост по книжка разписание е 70 км/час. Проектна скорост е 85 км/час. Наблюдава се тенденция на влошаване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Запазване на скоростта по книжка разписание;
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;

Обект № 4 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км 11+064 до км 21+550 с дължина 10 486 м“ – предвидените средства са в размер на 4 404 126,41 лева.

В следствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и МСР железният път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км 11+064 до км 21+550 е с влошено техническо състояние: релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани и посукани с разбити ПАК болтове, скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е силно замърсена.

Железният път в междугарието е наставов с релси тип S49, на стоманобетонени траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези дефекти се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие. Отстраняването им изисква влагането на изключителни по обем материали и човешки ресурси, които не са по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, който да е в съответствие с нормативните документи и да гарантира сигурността на влаковото движение.

Наблюдава се тенденция на влошаване.

Със силите на железопътната секция железния път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на ръчна подбивка, добаластирание, заваряване на обтяжки. Извършва се смяна на дървени и

стоманобетонени траверси с траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават трайно проблемите в посоченото междугарие.

Изпълнението на ремонта има за цел постигане на сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете и задържане на скоростите по книжка разписание.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.

Обект № 5 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ветово-Сеново с дължина 8 601 м“ - предвидените средства са в размер на 2 430 660,00 лева.

Железният път в междугарието е наставов с релси тип 49, на стоманобетонени траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. От извършеното измерване с пътеизмерителна лаборатория, се констатира голям брой неизправности по ниво и междурелсие.

От км 38+203 до км 41+585 железният път е подновен през 2021 година, поради дерайлиране на товарен влак на 23.04.2021 година.

В останалата част от междугарието, железният път е силно амортизиран вследствие на експлоатация, тежки товарни влакове, атмосферни условия и закалване на баластовата призма от инертни материали, добивани в съседство и превозвани по 9-та жп линия.

Подновяване на железния път е извършвано по отсечки от 1980 г. до 1994 г.

Пресяване на баластовата призма е извършвано през 2011 и 2015 години.

Скоростта на движение на жп возила в междугарието по книжка разписание е 80 км/ч.

Проектната скорост в междугарието е 95 км/час.

Обект № 6 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна - Хитрино с дължина 13 518 м“ - предвидените средства са в размер на 7 547 144,68 лева.

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване, железният път в междугарието Висока Поляна–Хитрино е с влошено техническо състояние: релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани и посукани с разбити ПАК болтове, скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е замърсена.

Хоризонталните криви са с малък радиус, като кривите с $R \leq 350$ м са с обща дължина 3 722 м. По-голямата част от отводнителните съоръжения са компрометирани и с намалена водопроницаемост. Последният ремонт в междугарието е през 2013 г. – механизирани среден ремонт, а механизирани подновяване е извършено през 1981 г.

Вследствие на дългогодишна интензивна експлоатация и под влиянието на метеорологичните условия се наблюдава прогресиращо влошаване на параметрите на железния път, като сегашното им състояние се характеризира със закаляна баластова призма, деформации по ос и ниво и провадания. Поради невъзможност за трайно стабилизиране на железния път този

участък е с постоянно намаление на скоростта на движение на влаковете $V_{кн.р.} = 70$ км/ч. Проектна скорост за междугарието е $V_{пр.} = 80$ км/ч.

Със силите на железопътната секция железния път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на ръчна подбивка, добаластиране, заваряване на обтяжки. Извършва се смяна на дървени и стоманобетонени траверси с траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават трайно проблемите в посоченото междугарие.

Изпълнението на ремонта има за цел постигане на сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

ПРОЕКТ 11.2: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна в гари“ - средствата предвидени за усвояване са в размер на 15 592 421,66 лева.

Обект № 1. „Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 1 869 097,60 лева.

Гара Образцов Чифлик е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 10+366.263 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Русе Разпределителна и Ястребово. Гара Образцов Чифлик има 4 коловоза, като главен е 2-ри коловоз. Не е добро състоянието на железния път по ос и ниво. Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси. Релсотраверсовата скара не е в добро състояние и не гарантира безопасно движение при проектна скорост. От направен на място оглед е установено, че отводняването в района на гарата не е добро. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.

Обект № 2. „Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 1 619 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 2 458 276,00 лева.

Гара Ветово е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 34+432.93 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Ястребово и Сеново. Гара Ветово има 13 коловоза, като главен е 3-ти коловоз. От изготвения инженерно геоложки доклад става ясно, че земната основа (както и насипите) е изградена от лъос. Също така е установено, че баластовата призма е с непостоянна дебелина, което предполага наличие на баластови корита. От геоложкото проучване става ясно, че земната основа е с очаквани показатели в широки граници, в зависимост от водното съдържание. Очакваните показатели са по – ниски от посочените в чл. 47, ал. 2 от Наредба 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура. За заздравяване на земната основа и достигане на препоръчителните показатели на основната площадка е необходимо полагането на геоматериали. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.

Обект № 3. „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 3 807 581,00 лева.

Гара Разград е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Разград с ос приемно здание на км 66+350 се намира между гарите Просторно и Самуил. В гарата има 6 коловоза.

Проектанта скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км /ч.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси.

Железният път е с просрочени междуремонтни срокове, силно замърсена баластова призма, траверсова скара с голям брой негодни дървени и стоманобетонови траверси, което води до ежегодно увеличение на разходите за текущо поддържане .

Отвеждането на повърхностните води с необлицовани земни канавки или с дренажи е в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли.

Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение.

Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонови траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Необходимо е цялостно подновяване на железния път с укрепване на земното платно, изграждане на отводнителни съоръжения и ремонт на изкуствените съоръжения.

В участъка на гара Разград контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

С изпълнението на обекта ще се постигне премахване на предпоставките за възникване на аварии и катастрофи, ще се повиши сигурността и безопасността на движението на возилата и ще се възстанови скоростта на движение на 80 км/ч.(проектна) в гарата.

Обект № 4. „Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 2 983 850,00 лева.

Гара Хитрино е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 110+028.80 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Висока поляна и Плиска. Гара Хитрино има 4 коловоза, като главен е 2-ри коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонови траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Обект № 5 „Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 м с дължина 1 075 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 2 145 795,00 лева.

Гара Плиска е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 129+735.60 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Хитрино и Каспичан. Гара Плиска има 6 коловоза, като главен е 3-ти коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонови траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55. Контактната мрежа е изградена от твърди и гъвкави напречници, като фундаментите на стълбовете попадат извън отчуждението на ДП НКЖИ. Поради бракувани и демонтирани 4-ти и 5-ти коловози, е необходимо да се изгради нова стълбовна линия в отчуждението.

Обект № 6. „Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил от км 87+800 до км 89+450 с дължина 1 650 м IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 83 988,00 лева.

Гара Самуил се намира между гарите Разград и Висока поляна по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Самуил е възелна гара, като от нея се отделя жп линията Първа категория с № 91 Самуил–Силистра. Приемното здание е на км 88+563.35, от ляво по растящия километраж. Гара Самуил има 10 коловоза, като главен е 3-ти коловоз. Отвеждането на повърхностните води с необлицовани земни канавки или с дренажи е в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение.

Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и посукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Обект № 7. „Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна от км 95+150 до км 96+000 с дължина 850 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 83 988,00 лева.

Гара Висока поляна се намира между гарите Самуил и Хитрино по девета жп линия Русе - Каспичан. Приемното здание е на км 95+662.90, отляво по растящия километраж. Гарата е с 3 коловоза, като главен е 2-ри коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние, запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Обект № 8. „Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно от км 55+849 до км 56+843 с дължина 994 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 83 988,00 лева.

Гара Просторно се намира между гарите Сеново и Разград по девета жп линия Русе - Каспичан. Проектната скорост в гарата е 75 км/ч. В гарата има 3 перона. От изготвения инженерно геоложки доклад става ясно, че земната основа (както и насипите) е изградена от лъос. Установено е, че баластовата призма е с непостоянна дебелина, което предполага наличие на баластови корита. От геоложкото проучване става ясно, че земната основа е с очаквани показатели в широки граници, в зависимост от водното съдържание. Очакваните показатели са по – ниски от посочените в чл. 47, ал. 2 от Наредба 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.

Обект № 9. „Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+817 по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 553 753,27 лева.

Гара Сеново е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Сеново се намира между гарите Ветово и Просторно. В гарата има 4 коловоза.

Проектната скорост е 95 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км /ч.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови траверси.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост от 95 км/ч. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Гарата се намира в равнинен терен, което налага повдигане на нивелетата за добро отводняване и отвеждане на водите от отводнителните съоръжения. От геоложкото проучване става ясно, че земната основа е с очаквани показатели в широки граници, в зависимост от водното съдържание. Очакваните показатели са по – ниски

от посочените в Наредба 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, чл. 47, ал. 2. В гарата има изградени два перона, между първи и втори коловоз (дължина 75 m), и между втори и трети коловоз (дължина 82 m). В гара Сеново не е изградена дренажна и отводнителна система.

В участъка на гара Сеново контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

От начало стрелка 2 посока Просторно железния път е подновен с релси тип 60.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Завишаване на скоростите от намалени до проектни.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа. Повишаване на пропускателната способност в участъка.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизградения безнаставов релсов път.
- Ще бъде премахнато посоченото по-горе постоянно намаление на скоростта в гара Сеново и същата ще бъде завишена до проектната такава.

Обект № 10. „Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на 1 522 104,79 лева.

Гара Ястребово е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Ястребово се намира между гарите Образцов чифлик и Ветово. В гарата има 3 коловоза.

Проектната скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км /ч.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост от 80 км/ч. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Съгласно инженерно-геоложкото проучване на земното платно земната основа е изградена от лъос като на места е мокра и водонаситена. Насипите са изпълнени от същия материал. В гара Ястребово няма изградена дренажна система. В гарата има перон с дължина 96 м между първи и втори коловоз.

В участъка на гара Ястребово контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и постигане на проектната скорост, като се осигурява една цялостна оптимизация на гарата чрез реализация на следните основни дейности:

- по-дълги приемно-отправни коловози;
- нов перон с осигурено съгласно нормативната уредба минимално междуосово разстояние от 6,00 м;
- ефективно отводняване чрез канавки тип ЕКТ.

ПОЕКТ 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“ - средствата предвидени за усвояване са в размер на 5 934 934,31 лева.

ДП „НК ЖИ“, като управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации (МРЦ), трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на

лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

Строителството основно включва подмяна покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

За 2022 година е предвидено изпълнението на следните обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“, „Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка перони жп гара Кърджали“, „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“, „Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирта Товарна гара Русе“ и „Ремонт на Цех производствен район София“, Ремонт сграда четно помещение в жп участък Разлог“, „Ремонт покрив на гара Батановци“, „Ремонт покрив жп спирка Гулийна баня“, „Възстановяване облицовка с алуминиеви панели втори перон, укрепване на облицовката по челата на втори и трети перон и направа окачен таван от западната страна на гара Горна Оряховица“, „Ремонт чело козирка над първи перон и покрив приемно здание гара Добрич“, „Ремонт покрив и вътрешни помещения в блок В жп гара Варна“, „Изготвяне на конструктивно обследване на козирката на първи перон жп гара Русе“, „Ремонт сгради на МГ Дупница“, „Ремонт перон спирка Василевци“, „Вертикална планировка на гара Орешец“, „Ремонт втори перон гара Яна“, „Ремонт покрив и предверие гара Горни Дъбник“, „Ремонт покрив и вътрешни помещения в сградата на Централен пост (ГАЦ) Горна Оряховица разпределителна, ремонт зала за събрания в жп гара Горна Оряховица“, „Ремонт на първи перон, изграждане на санитарен възел на жп гара Петко Каравелово и ремонт на първи перон жп гара Янтра“, „Ремонт втори перон жп гара Две могили“, „Ремонт чакалня, ръководител движение, обособяване на вътрешни санитарни възли, санитарен възел за хора с увреждания и ремонт пост 1 жп гара Исперих“, „Ремонт първи перон, козирка и фасада жп гара Вълчи дол“, „Ремонт на покрив и част от сграда АТЦ Бойчиновци“, „Ремонт на работни помещения на гара Повеляново“ и „Ремонт ТП Карнобат – товарна гара, включително сграда с работилница и канцелария“.

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели постигане на:

- осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли;
- трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им;
- осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“ - средствата предвидени за усвояване по проекта са в размер на 8 809 004,00 лева.

Обект № 1. „Доставка на един брой железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ - предвидените средства са в размер на 150 000,00 лева.

Железопътните моторни влекачи са движещи се по релси железопътни машини (On track machines - OTMs), предназначени за изграждане и поддръжка на железопътната инфраструктура.

Машините трябва да бъдат новопроизведени на базата на одобрен, стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат одобрен тип и въведени в експлоатация за Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба 57 от 9.06.2004 и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация.

Влекачът трябва да:

- тегли или бута подвижен железопътен състав композиран като влак (вагони, железопътни машини или платформени вагонетки) по железния път при всички скорости и режими на движение;
- транспортира товари на платформата си;
- извършва товаро-разтоварни дейности;
- транспортира хора в кабината;
- извършва снегочистване (за 1 брой от влекачите), почистване на канавки, рязане на храсти и почистване на растителност, подаване на електрическо напрежение за външни консуматори.

Влекачът трябва да бъде оборудван с:

- краново устройство и следните работни органи: грайферна кофа с ротатор; устройство за рязане и надробяване на храсти, челюстен грайфер с ротатор за единични товари, източник на променливо електрическо напрежение за захранване на външни консуматори, специално теглично-отбивачно съоръжение за теглене на вагонетки, релсозахватно устройство за товарене на релси;
- влекачът трябва да може да се куплира по системата „много единици“, с най-малко още един от типа, модел и марка влекачи един към друг, така че да могат да се управляват в синхрон, от една кабина и да теглят заедно по голям товар.

Обект № 2. „Доставка на нова „лека“ железопътна механизация“ - предвидените средства са в размер на 500 000,00 лева.

Обект № 3. „Доставка на пет броя нови комбинирани багери-товарачи, на автомобилен ход с допълнително оборудване, с допълнителна хидравлична линия за прикачен инвентар с климатик и технически документи и документи за поддръжка и ремонтни дейности“ - предвидените средства са в размер на 1 380 000,00 лева.

Багерите трябва да са комплектовани с комплект устройства за смяна на траверси, хросторезни устройства и устройства за пробиване на отвори за стълбове за контактната мрежа.

Експлоатацията на багерите на двоен ход с различните работни органи се доказва като много удачна при: бързото отстраняване на аварии; текущото поддържане и средния ремонт на железния път; смяна на траверси, копане между траверсите; почистване на земни и скални маси; почистване на канавките; товаро-разтоварна дейност; почистване железния път от трева и дървета.

Обект № 4. „Доставка на шест броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ - предвидените средства са в размер на 1 000 000,00 лева.

Очаквания ефект от доставката на шест броя многофункционални хидравлични багери е следния:

- Гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път.
- Планово и аварийно поддържане на железния път в Република България.
- Намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път.

- Бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път.
- Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).

Обект № 5. „Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 16 броя релсови самоходни специализирани машини за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства“ - предвидените средства са в размер на 5 779 004,00 лева.

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, ще се гарантира бързо реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи, както и ще е възможно да се намали средното време за отстраняване на една повреда по контактната мрежа, тъй като служителите ще могат да достигат лесно и безопасно всички точки на контактната мрежа и нейните елементи, което от своя страна ще доведе до намаление време закъснението на влаковете, в следствие повреди по вина на поделение „Електроразпределение“. Също така производителността на труда при почистване на растителността и осигуряване на габарита на контактната мрежа ще се увеличи с около 50%, което от своя страна ще доведе до намаляване време закъснението на влаковете, в следствие на паднала растителност по елементите на контактната мрежа, както и снижаване на разхода на гориво на годишна база, тъй като двигателите на новите машини се проектират така, че да отговарят на последните изисквания и стандарти за емисиите на отработените газове и следват тенденциите за намаляване разхода на гориво.

ПРОЕКТ: „Транспортни средства“ - Доставка на нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран и свързаните с тях специални инструменти, технически документи за поддържане и ремонт – 12 бр. Средствата предвидени за усвояване по проекта са в размер на 3 369 600,00 лева.

За осигуряването на безпроблемно използване и поддържане на железопътната инфраструктура, извършването на дейности по развитие, сигнализация, ремонт за безопасност, надеждност и сигурност е необходима качествена и изправна механизация.

Голямо значение за състоянието на железния път има състоянието на наличната жп механизацията и автомобилния парк в условията на намаления персонал през последните години. Това налага бързо и сигурно транспортиране на жп материали, консумативи и механизация (траверси, скрепителни и изолационни материали, ново закупена лека механизация и други) поделенията на ДП НКЖИ.

Очаквания ефект от доставката на тежкотоварните автомобили е следния:

- Във всички поделения на ДП „НКЖИ“ ще се създаде по-добра организация и ефективност при изпълняване на ежедневните и аварийни операции свързани с поддържането на железният път на територията на страната.
- Ще се намалят експлоатационните разходи за ГСМ, резервни части и консумативи, както и ще позволи ангажирането на по-малко персонал при товаро-разтоварната дейност.
- Ще се сведе до минимум поддръжката от техническите звена на ново закупените товарни автомобили.
- Ще се повиши ефективността при доставката, разпределянето по места и складирането на различните жп материали, използвани в ежедневната работа.
- Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).
- Гарантиране безопасността на превозите по републиканската автомобилна мрежа.

– Гарантиране на ефективна, висококачествена и безаварийна работа на групите по поддържане на железния път, осигурявайки ги с необходимите материали навреме и на точното място.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1“ - предвидените средства са в размер на 1 969 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 539 497 177,20 лв. без ДДС.

Подписан Договор за безвъзмездна финансова помощ № ДОПТТИ-2/09.02.2018 г.

Предвидените разходи са по Допълнително споразумение 2 към договор 4372/10.07.2013 г. за координация на подготовката на технически проекти и оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите и не са допустими за финансиране по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

Проектът включва модернизация на около 51 км двойна железопътна линия за скорост 160 км/ч за пътнически транспорт и 120 км/ч за товарни влакове, подновени и новопостроени 24 моста и виадукта, изградени еднопътни (двутръбни) с обща дължина 15,4 км и 8 двупътни (еднотръбни) тунела с обща дължина 5,48 км.

С реализацията на проекта ще се модернизира един от най-проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, разположен на най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Ще се създаде възможност за качествена железопътна връзка на градовете Анкара, Истанбул и София с останалите страни- членки на ЕС. Железопътната линия София - Пловдив е и сред най-важните железопътни връзки в страната, с важно регионално, икономическо и стратегическо значение, като линия съединяваща едни от най-големите индустриални центрове - София с Пловдив, Бургас, Стара Загора и цяла югоизточна България.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2“ - предвидените средства са в размер на 56 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 675 092 693,08 лв. без ДДС.

Подписан е Договор за безвъзмездна финансова помощ № ДОПТТИ-12/20.11.2017 г.

Предвидените разходи са по договор 5107/12.08.2015 г. за оценка на съответствието на всички части на инвестиционните проекти за жп участъка Ямбол – Зимница, при гара Завой и не са допустими за финансиране по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020.

Проектът включва проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас; изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив – Бургас на мястото на съществуващи прелези; изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос; рехабилитация на железопътен участък Скутаре–Оризово; модернизация на железопътен участък Оризово–Михайлово; модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой; реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа; рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски.

Цялостната реализация на проекта ще допринесе за модернизацията на съществуващата инфраструктура, съгласно стандартите на ЕС и европейските транспортни политики, увеличаване капацитета на железопътната линия за осигуряване на възможностите за поемане на прогнозирания трафик, вкл. увеличаване скоростта на движение на влаковете, удовлетворяване на европейските изисквания за оперативна съвместимост на подсистемите. Подобряване на безопасността при експлоатация на железопътната инфраструктура, както и изграждането на конкурентноспособна железопътна инфраструктура, която да отговаря на предизвикателствата на ЕС за развитие на цялостна транс-европейска транспортна мрежа, състояща се от инфраструктура за железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътен,

морски и въздушен транспорт, с което да се гарантира доброто функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото и социалното сближаване.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“ - предвидените средства са в размер на 438 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 6 680 580,81 лв. без ДДС.

Подписан е Договор за безвъзмездна финансова помощ № ДОПТТИ-8/02.08.2018 г.

Предвидените разходи са по договор 6439/25.04.2019 г. за Реконструкция на гаров комплекс Искър, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор. Общата стойностите на сключените договори по проекта надвишават одобрената безвъзмездна помощ и с цел успешното завършване на проекта разходите са предвидени да се изплатят с Капиталов трансфер.

Гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане обслужват Трансевропейското направление от „основната“ мрежа - коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (покриващ трасето от границата с Румъния през Видин – София - Кулата и от София през Пловдив до Бургас и до Свиленград/турска граница). С реализацията на проекта се цели подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване на условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Успоредно, приемните здания на трите гари ще бъдат приведени в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Ще се изпълнят мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др.

Главната цел на проекта е да допринесе за подобряване на интермодалността при превоз на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт, чрез изграждане на модерни гарови комплекси по основната TEN-T мрежа.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк“ - предвидените средства са в размер на 2 000 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 286 146 183 лв. без ДДС (203 819 092 лв. осигурени, съгласно подписано Споразумение с CINEA, 82 327 092 лв. осигурено допълнително финансиране, съгласно РМС 451/03.07.2020 г.).

Подписано Споразумение № INEA/CEF/TRAN/(M 2014)/1048666 на 24.11.2015 г.

Предвидените разходи са по договор 11274/30.10.2020 г. за Проектиране и строителство за модернизация на коловозното развитие на Централна гара София и жп участък Централна гара София-Волюяк и са за сметка на съфинансирането на ДП НКЖИ, което е част от споразумението за безвъзмездна помощ и формира общата стойност на инвестицията.

Проектът включва модернизация и обновяване на съществуващия 9,925 километров двоен железопътен участък от София (вкл.) до Волюяк (вкл.), по протежение на ТЖК 10 Алпи-Западни Балкани, включващ строителни дейности, сигнализация и телекомуникации и внедряване на ERTMS.

Модернизацията в жп участъка ще бъде в съответствие с изискванията на ЕС за коридорите от основната мрежа, съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, а именно: 22,5 т натоварване на колоос, пълно внедряване на ERTMS системи, най - малко 750 м линия, позволяващи преминаване на влакове с дължина 740 м; със скорост най-малко 100 км/ч .

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин“ - предвидените средства са в размер на 550 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 134 559 795 лв. без ДДС (132 966 320 лв.

осигурени, съгласно подписано Споразумение с CINEA и 1 593 475 лв. деклариран текущ финансов недостиг по проекта).

Подписано Споразумение № INEA/CEF/TRAN/M2014/ 1048809 на дата 13.11.2015 г.

Предвидените разходи за отчуждения в размер на 550 000 са за надлез Верила на стойност 454 567 лв. на база изпратена финансова обосновка, както и във връзка с възникнала необходимост от отчуждения за надлез Казичане.

Проектът включва модернизацията и реконструкцията на железопътния участък с дължина 22 км от коридора Ориент/Източно-Средиземноморски от основната мрежа София – Елин Пелин. Цялостната реализация на проекта насочена към отстраняване на тесните места по този участък от железопътната линия, осигуряване на оптимално ниво на интеграция и на оперативна съвместимост по този железопътен участък, подобряване и поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на безопасността, сигурността и ефикасността, както и подкрепа за разпределянето на видовете транспорт чрез насърчаване използването на железопътния транспорт.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“ - предвидените средства са в размер на 102 000,00 лева. Инвестиционната стойност на проекта е 443 513 192 лв. без ДДС (300 251 198 лв. осигурени, съгласно Споразумение с CINEA, 123 689 728 лв, осигурено допълнително финансиране, съгласно РМС 492/09.08.2019 г. и 19 572 728 лв., текущ финансов недостиг по проекта).

Предвидените разходи са по договор 11460/21.07.2021 г. за археологическо наблюдение по време на строителните дейности в жп участък Костенец – Септември. Заложените средства в споразумението са недостатъчни и разходите са предвидени с Капиталов трансфер.

С реализацията на проекта ще се отстрани един от проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, който към настоящия момент не отговаря на техническите стандарти за пътнически и товарен транспорт. Проектът включва 5 дейности за извършване на строителни работи, управление на проекта, отчуждения на земя и надзор по време на строителството.

В резултат на изпълнението на проекта ще бъде модернизирана 24,4 км. двойна железопътна линия и поддържаща инфраструктура по направлението Костенец-Септември.

С цялостното реализиране на проекта ще се реши един от най-проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, разположен на най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Ще се създаде възможност за качествена железопътна връзка на градовете Анкара, Истанбул и София с останалите страни членки на Европейския съюз (ЕС). Железопътната линия София-Пловдив е и сред най-важните железопътни връзки в страната, с важно регионално икономическо и стратегическо значение, като линия съединяваща едни от най-големите индустриални центрове София с Пловдив, Бургас, Стара Загора и цялата югоизточна България.

Действието ще намали задръстванията и ще има положителен ефект върху модалното разделение и околната среда. Проекта ще допринесе за оперативната съвместимост на коридора, като по този начин ще се повиши качеството и безопасността на обслужването.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“, част от проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“ - предвидените средства са в размер на 1 700 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 37 500 000,00 лв. без ДДС.

Предстои кандидатстване за финансиране по Програма транспортна свързаност 2021-2027 и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнител.

Предвидените разходи са за изплащане на аванси за Тягова подстанция Видин и Тягова подстанция Брусарци. Очаква се през 2022 г. да се проведе обществена поръчка за избор на изпълнители и да бъдат подписани договори.

Обхват на проекта:

Проектът включва „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“.

С реализирането на този обект ще се постигне:

- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци.
- Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163.
- Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.
- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на ТПС, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания.
- Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“ - предвидените средства са в размер на 1 268 000 лева. Инвестиционна стойност на проекта – 193 945 848,79 лв. без ДДС.

Предстои кандидатстване за финансиране по Програма транспортна свързаност 2021-2027 и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнител за „Проектиране и строителство на Европейска система за управление на влаковете (ERTMS) за проект „Модернизация на жп линия София - Драгоман - сръбска граница, участък Волюяк -Драгоман“

Предвидените разходи са за изплащане на аванс при сключване на договор за „Проектиране и строителство на Европейска система за управление на влаковете (ERTMS) за проект „Модернизация на жп линия София - Драгоман - сръбска граница, участък Волюяк -Драгоман“. Очаква се през 2022 г. да се проведе обществена поръчка за избор на изпълнители и да бъде подписан договор.

Проектът включва дейности за извършване на строителни работи, вкл. премахване на железопътни прелези и осигуряване на пресичания на две нива, внедряване на ERTMS, отчуждения на земя, археологическо наблюдение, оценка на съответствието, надзор по време на строителството и управление на проекта.

С реализацията на проекта ще се постигне увеличаване на капацитета на инфраструктурата чрез подобряване на оперативните параметри и въвеждане на съвременни методи за контрол на движението на влаковете, намаляване на разходите за единица работа, извършвани в железопътната мрежа чрез намаляване на енергийната интензивност на транспорта и намаляване на броя на персонала, повишаване на привлекателността на железопътния транспорт чрез подобряване на качеството на услугите в областта, създаване на условия за обслужване на хората с намалена подвижност и създаване на условия за превоз на пътници и товари, увеличаване на качеството на услугата и намаляване на времето за движение и осигуряване на по-висок стандарт на железопътната мрежа чрез въвеждането на съвременни системи за управление като ERTMS / ETCS, GSM-R, SCADA.

5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕСИФ

Основните дейности, приоритет в планирането на НКЖИ, са следните:

➤ **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската.** Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските железници.

➤ **Развитие на железопътната инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).** Насочване на усилия и финансови средства за модернизация на жп линии и изграждане на логистични центрове по определените приоритетни направления.

➤ **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура.** Развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката на въздействието върху околната среда.

Успоредно с изпълнението на проекти за модернизация на железопътната инфраструктура, предприятието ще продължава да работи върху оптимизацията на процесите по експлоатация и поддръжка на железопътната инфраструктура, с цел повишаване качеството на предлаганите железопътни услуги и постигане на максимално ефикасен затворен цикъл на процесите по създаване, развитие, експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура.

➤ **Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на железопътната инфраструктура.** Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове. Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Това води до анализиране и подбор на възможностите за осигуряване на финансови средства и ефективно поддържане, модернизация и развитие на най-важните стратегически възли и направления от прилежащата железопътна инфраструктура, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал чрез използване на железопътния транспорт.

➤ **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.** Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчиво развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Тенденцията в транспортната политика на Общността е към развитие на транспортните мрежи при следване на принципите на интермодалността. Чрез прилагане на принципа на интермодалността се цели да се подобри ефективността на всеки вид транспорт и да се преодолеят пречките пред оперативната съвместимост между различните видове транспорт, за да се мобилизират резервите в производителността на транспортните системи в Европа и да се насочат към устойчиво развитие, а чрез комодалността се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

➤ **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода 2017-2020 г. в ЦУ на НКЖИ се реализира обучителна програма за повишаване на административния капацитет чрез финансиране от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г. Предвижда се и през програмен период 2021-2027 г. да продължи политиката по надграждане и развитие на административния капацитет с активни обучителни и други мерки.

➤ **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в железопътния сектор е свързан с развитие на мрежата и оптимизиране на дейностите в НКЖИ. За ефективното функциониране на Управителя на инфраструктурата е необходимо своевременно обновяване и адаптиране на процесите, както и въвеждане на бизнес модели, ориентирани към динамично променящите се характеристики на транспортните пазари и регулаторни изисквания, свързани с европейската жп мрежа. Ефективният инструментариум включва организационно реструктуриране; осигуряване на финансови средства за изграждане на модерна железопътна инфраструктура и въвеждане на

съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на предприятието.

5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ

НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове.

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на железопътната инфраструктура през 2022 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.

5.3.1.1 По ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ И „РАЗШИРЕНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“

- Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец - фаза 1“ - стойност на проекта – 539 497 177 лв. без ДДС.

(средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са в размер на 539 497 177 лв. и необходими средства за изпълнение на дейности по ПТС са в размер на 640 158 528 лв.)

Планирани дейности през 2022 г.:

До края на 2022 г. – окончателно приключване на отчуждителните процедури и придобиване на всички имоти, необходими за модернизацията на железопътната отсечка Елин Пелин – Костенец; Поетапно издаване на Разрешения за строеж; Стартиране на строителството по етапи.

- Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас – Фаза 2“ - обща стойност на допустимите разходи по проекта е 675 092 693 лв. без ДДС. Съгласно ДБФП по ОПТТИ стойността на отпуснатата безвъзмездна финансова помощ е 563 158 135.86 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос. Прогнозна дата за обявяване на процедурата – м. февруари 2022 г.

Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Проектиране и изграждане на 4 пътни надлеза в железопътния участък Скуtare-Оризovo на мястото на съществуващи прелези по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ по две обособени позиции:

Обособена позиция 1: Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 18+607 и км. 21+890 в железопътния участък Скуtare-Маноле;

Обособена позиция 2: Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 32+000 и на км. 39+092 в железопътния участък Белозем-Оризovo“.

Прогнозна дата за обявяване на процедурата – м. февруари 2022 г.

Сключване на договори във връзка с проведена открита процедура с предмет „Проектиране и изграждане на 7 бр. надлези на мястото на съществуващи прелези по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив–Бургас, Фаза 2“ по четири обособени позиции“; Стартиране на работата на оценителната комисия и сключване на договор с предмет „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ и сключване на договор; Ще продължат да се изпълняват дейностите по оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Рехабилитация на

железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“; Ще продължат да се извършват археологическите разкопки и теренното издирване на археологически обекти; Ще стартира извършване на археологическо наблюдение на обекти в обхвата на проекта; Приключване на процедурите по отчуждение на части от частни имоти и по предоставяне право на управление върху общински и държавни имоти, засегнати от одобрените ПУП.

• Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“ - обща стойност на проекта по ДБФП – 22 666 570,44 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Приключване на съгласувателните процедури с всички заинтересовани страни, одобрение от МРРБ и одобрение на Техническите спецификации за строителство, документация за отчуждаване и окончателен доклад. Съгласно последният актуализиран график на проекта, договорът ще приключи м. септември 2022 г.; Изпълнение на Договор с предмет „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“. През 2022 г. се очаква да бъде изготвен част от Етап 2 (технически проект) и Етап 3 (ПУП); Изпълнение на сключен договор за изпълнение на мерки за визуализация и публичност. Провеждане на публични събития, заснемане на видеоклип и приключване на договора; Изпълнение на договор с предмет: „Изготвяне по ОВОС и доклад по оценка на съответствие (ОСВ) за инвестиционно предложение „Модернизация на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“. Изготвяне на ДОВОС и издаване на Решение от МОСВ, съгласно чл.99,ал.2 от ЗООС; Изпълнение на сключен договор с предмет: „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за железопътна линия Радомир - Гюешево - граница с Република Македония“ за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир – граница с Република Македония“. Разглеждане на изготвения Технически проект от изпълнителя; Обявяване на обществена поръчка с предмет: „Оценка и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране за железопътна линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“, сключване на договор и изпълнение; Администриране и контрол на сключените договори.

• Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“, фаза 1 - индикативна стойност на проекта – 254 659 072,34 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Предстои провеждане на обществена поръчка и сключване на договор с избрания изпълнител за „Проектиране и строителство на Европейска система за управление на влаковете (ERTMS) за проект „Модернизация на жп линия София - Драгоман - сръбска граница, участък Волюяк - Драгоман“, както и оценка на съответствието и археологическо проучване и наблюдение; Предстои сключване на договори с избрания изпълнител за „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска“ по проект „Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волюяк – Драгоман“, по обособени позиции: Обособена позиция № 1 „ЕО проверка и оценка на съответствието с ТСОС на железопътен участък Волюяк - Драгоман ” и Обособена позиция № 2 „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на железопътен участък Волюяк – Драгоман“; Одобрение на технически и работен проект, издаване на разрешения за строеж и стартиране на етапа на строителство за обект „Строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения на участък Петърч-Драгоман, проектиране, строителство и авторски надзор на системи за сигнализация и телекомуникации на участък Волюяк - Драгоман“; Одобрение на технически и работен проект, издаване на разрешения за строеж и стартиране на етапа на строителство за обект „Проектиране на железен път, контактна мрежа, съоръжения,

строителство и авторски надзор на участък Волюяк – Петърч“; Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

• Проект „Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA“ - стойност на проекта по ДБФП – 28 338 177,62 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Стартиране на строителните дейности по изпълнение на обект „Модернизация на ТПС Разград, прилежащите и секционни постове Кривня и Самуил с изграждането и включването им в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA“; Предстои избор на изпълнител и сключване на договор за „Изграждане на нова тягова подстанция Русе, включване в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години“; Одобрение на технически и работен проект, и стартиране на етапа на строителство за обект „Изграждане на нова тягова подстанция Русе, включване в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години“; Изпълнение на строителните дейности по изпълнение на „Модернизация на ТПС Варна с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA с подмяна на гаровите разединители в участъка Варна – Синдел“; Одобрение на материали по проекта; Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

• Проект „Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица“ - стойност на проекта по ДБФП – 10 590 946 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Провеждане на процедура за избор на изпълните и сключване на договор с предмет: „Изработване на технически проект и устройствени планове и изготвяне на идеен проект за сигнализация и телекомуникация“ за проект: „Техническа помощ за подготовка на проект: „Развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна“ по три обособени позиции“

Обявяване на обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за проект „Изготвяне на Технически проект и устройствени планове за проект развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна по три обособени позиции: ОП 1: Развитие на възел Русе, ОП 2: Развитие на възел Горна Оряховица и ОП 3: Развитие на възел Варна“, сключване на Договор и неговото изпълнение; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране за проект „Изготвяне на Технически проект и устройствени планове за проект развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна по три обособени позиции: ОП 1: Развитие на възел Русе, ОП 2: Развитие на възел Горна Оряховица и ОП 3: Развитие на възел Варна“, сключване на Договор и неговото изпълнение; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Извършване на теренни археологически проучвания за издирване на археологически обекти в обхвата на проект „Технически проект и устройствени планове за проект развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна по три обособени позиции: ОП 1: Развитие на възел Русе, ОП 2: Развитие на възел Горна Оряховица и ОП 3: Развитие на възел Варна“, сключване на Договор и неговото изпълнение; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Изготвяне на доклад по ОВОС за проект развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна по три обособени позиции: ОП 1: Развитие на възел Русе, ОП 2: Развитие на възел Горна Оряховица и ОП 3: Развитие на възел Варна“, сключване на Договор и неговото изпълнение; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по проект „Развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна по три обособени позиции: ОП 1: Развитие на възел Русе, ОП 2: Развитие на възел Горна Оряховица и ОП 3: Развитие на възел Варна“, сключване на Договор и неговото изпълнение.

- Проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“ - стойност на проекта по ДБФП – 7 228 403,09 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост по проект „От Изток към Запад 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“. Прогнозна дата за обявяване на процедурата – м. февруари 2022 г.; Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Осъществяване на авторски надзор при рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка №103 (Пристанище Бургас) до стрелка №20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“. Прогнозна дата за обявяване на процедурата – м. януари 2022 г.; Сключване на договор с предмет „Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“; Сключване на договор с предмет „Строителен надзор и управление на договора за рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка №103 (Пристанище Бургас) до стрелка №20 (гара Владимир Павлов) по проект „От изток към Запад-2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“.

5.3.1.2 По ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“

- Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ - обща стойност на проекта – 6 680 580,81 лв. без ДДС. Съгласно ДБФП по ОПТТИ стойността на допустимите разходи е 6 255 893 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Строително-монтажни дейности се изпълняват на обект „Реконструкция на гаров комплекс Искър“ като се очаква същите да приключат през 2022 г.; Планира се през 2022 г. да бъдат довършени и процедурите за трите обекта по въвеждане в експлоатация, съгласно европейските изисквания за техническите спецификации за оперативна съвместимост.

Съгласно графици за изпълнение проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г

- Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ - обща стойност на проекта по ДБФП – 5 400 942,08 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Планира се през 2022 г. да бъде довършена процедурата по въвеждане в експлоатация, съгласно ЖТ.

Съгласно графици за изпълнение проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г

- Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ - обща стойност на проекта по ДБФП – 16 519 339 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Планира се през 2022 г. да приключи изпълнението на строително-монтажните дейности и надзор по време на строителството на гаров комплекс Стара Загора и да продължи изпълнението на строително-монтажните дейности и надзор по време на строителството на гаров комплекс Нова Загора и същите да приключат през 2023 г.

Съгласно графика за изпълнение проектът ще бъде завършен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

5.3.1.3 По приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирани инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

- Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НКЖИ“ - обща стойност на проекта по ДБФП – 6 012 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изпълнение на дейности, свързани с изработването на видеоклип: изготвяне на обща концепция, създаване и избор на идеен проект; тестване на идеята/корекции и одобрение; създаване на сценарий; изготвяне на стори борд и графични решения; осигуряване на авторски и сродни права; сформиране на творчески екип и обезпечаване на реализацията с необходимата техника и заснемане на кадри за видеоклип; Детайлно проектиране и разработка на СУВР.

Предвидено е проектът да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014–2020.

5.3.1.4 По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ“ - стойност на проекта – 260 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

По проекта ще се извършват регулярни плащания за техническо обслужване на автомобилите, пътен данък и винетки.

- Проект „Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ПТС“ - обща стойност на проекта по ДБФП – 2 948 152 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

По проекта ще се изплащат месечни възнаграждения и осигуровки на служителите от Дирекция СРИП, командировки във връзка с наблюдението и управлението на проектите, както и обучения.

- Проект „Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ“ - стойност на проекта – 122 122,63 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изпълнение на дейности по финализиране на одобрението от ЕК на проектно предложение „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк– Драгоман“.

Провеждане на процедура за избор на изпълнител на обществена поръчка с предмет „Актуализация на формуляр за кандидатстване и финансов анализ за проект: „Модернизация за железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“.

5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020

- Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“ – индикативна стойност на проекта – 286 146 183 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 203 819 092 лв. без ДДС.

Допълнително финансиране съгласно РМС № 451/03.07.2020 – 82 327 091 лв. Актуалният период на изпълнение на проекта е между 01.01.2016 г. и 22.03.2024 г., съгласно подписаното последно изменение към Споразумението за БФП.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, ще бъдат предприети действия за сключване на Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите, който да бъде удължен до 07.11.2024 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Приключване на отчуждителните процедури; Одобрение на Технически и Работни проекти за междугарие София – Волюяк (включващо гара Обеля, спирки Надежда, Връбница, Обеля) и гара Волюяк; Поетапно издаване на Разрешение за строеж за обект „Проектиране и строителство за модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и ж.п. участък Централна гара София – Волюяк и Проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и Европейска система за управление на влаковете (ERTMS)“, както и подписване на Акт. Обр. 2а за стартиране на СМР на съответните етапи; Издаване на Разрешение за строеж за междугарие София – Волюяк и гара Волюяк; Подписване на Акт обр. 2а за стартиране на СМР в междугарие София – Волюяк и гара Волюяк; Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

- **Проект „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“** – индикативна стойност на проекта – 134 466 320 лв. без ДДС.

Съгласно подписан Анекс №3 към Споразумението със CINEA, крайната дата на проекта е до 31.12.2022 г. Съгласно последният доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативният срок за приключване на проекта е 31.12.2025 г., липсата на Консултант на обекта и необходимостта от прекратяване на договора с текущия Консултант и избор на нов.

Планирани дейности през 2022 г.:

Избор на Консултант за извършване на дейности за оценка на съответствието и строителен надзор; Управление на проекта; Изпълнение на дейности по визуализация и публичност; Приключване на отчуждителните процедури за двата жп надлеза при гара Казичене и спирка Верила; Издаване на РС за жп надлези при гара Казичене и спирка Верила и стартиране на СМР; Изпълнение на СМР по всички жп участъци, с изключение на Път 2 в междугарие Подуяне-Искър, гара Искър, междугарие Искър-Казичене, гара Казичене и междугарие Казичене-Елин Пелин, където е възстановено влаковото движение в редовна експлоатация; Изпълнение на договорите за „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите съгласно ЗУТ, изготвяне на комплексен доклад и строителен надзор по време на строителството за модернизация на железопътната линия София-Пловдив: железопътен участък София-Елин Пелин“ и Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост; Археологически мониторинг по време на СМР.

- **Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“** - индикативна стойност на проекта – 443 513 192 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 300 251 198 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 492/09.08.2019 – 123 689 728 лв. без ДДС. Допълнително финансиране НКЖИ – 19 572 272 лв. без ДДС.

Съгласно подписаният Анекс към Споразумението за БФП, срокът на изпълнение на договора е 31.12.2022 г. Съгласно подадения последен Доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 г. – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на проекта е 31.12.2026 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Управление на проекта; Приключване на отчуждителните; Издаване на РС за жп участъците с приключили отчуждителни процедури; Изпълнение на дейности по визуализация и публичност; Подписване на Акт обр. 2а за стартиране на СМР в участъците, където ще приключат отчуждителните процедури и поетапно стартиране на СМР. Стартиране на СМР за

реконструкция на ТПС Белово; Технически надзор на СМР по проекта; Авторски надзор по проекта; ТСОС надзор по проекта.

• **Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив”** - обща стойност на проекта – 243 882 067 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 202 383 879 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41 498 000 лв. без ДДС. На 19.01.2021 г. е подписано Допълнително споразумение №3 към Споразумението за БФП, с което срокът за изпълнение на проекта е удължен до 31.12.2023 г. Съгласно подадения доклад за състояние на действието за проекта за периода 01.01.2021-31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на проекта е 30.05.2024 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Приключване на отчуждителните процедури в обхвата на проекта; Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обект „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на Комуникационно-транспортен пробив под жп арела на гара Пловдив“; Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обект „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникация по железопътни участъци Пловдив-Крумово и Пловдив-Скуtare, включително в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скуtare и разделен пост Тракия“; Консултантът по проекта ще продължи да извършва дейности за оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителството и да извършва координация на сключените договори; Ще продължи изпълнението на дейностите по оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“; Ще продължи изпълнението на дейностите по управление на проекта и комуникация и публичност; Продължават дейностите по управление на проекта.

• **Проект „Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив – Свиленград – граница с Република Турция“** - стойност на проекта – 20 529 688 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 08.10.2023 г. Съгласно подадения доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на дейностите по проекта е 12.12.2024 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изпълнение на вече сключеният договори за „Изработване на устройствени планове и технически проект за проект „Удвояване на участъци от жп линията Крумово - Свиленград - Турска граница“, и „Изготвяне на ОВОС“. Обявяване на обществените поръчки за предварителни археологически проучвания и оценка на съответствието на техническия проект, съгласно ЗУТ и оценка за оперативна съвместимост. Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност; Изпълнение и администриране на сключените договори.

• **Проект „Техническа помощ за подготовка на Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра – Медковец“** – стойност на проекта – 11 291 222 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 07.12.2023 г. Съгласно подадения доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на дейностите по проекта е 18.03.2024 г.

За железопътния участък Видин – София е получено финансиране по ОПТ 2007-2013, приоритетна ос 5 Техническа помощ за проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин – София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин – Медковец“, който включва актуализация на идеен проект, трафик прогнози и анализ – разходи ползи за участъка Видин – София (Стольник), както и изготвяне на ПУП и технически проект за участъка Видин – Медковец.

Като продължение на техническата помощ от програмен период 2007-2013 и с оглед гарантиране на устойчив подход при реализиране на подпомаганите посредством европейски средства инвестиционни проекти, към настоящия момент се изпълнява проект с финансиране от МСЕ за изготвяне на технически проект за Мездра – Медковец.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изпълнение на Договор с предмет „Изготвяне на технически проект и устройствени планове за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“; Приключване на тръжната процедура, сключване на договор с предмет „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и изпълнението му; Обявяване на обществената поръчка, сключване на договор с предмет „Оценка на съответствието и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и изпълнението му; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти в обхвата на проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“, сключване на Договор и неговото изпълнение; Обявяване на обществена поръчка с предмет „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по проект "Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец", сключване на договор и изпълнението му; Изпълнение на Договор с предмет „Изготвяне на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“.

• **Проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“** стойност на проекта – 4 009 451 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 31.12.2023 г. Съгласно подаденият доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на дейностите по проекта е 30.06.2024 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Повторно обявяване на процедурата и подписване на договор за изпълнение на дейностите по изготвяне на технически проект, технически спецификации за строителство и изготвяне на подробен-устройствен план за изграждане на връзката между жп гара Бургас и летище Бургас; Подписване на договор за изготвяне на доклад за ОВОС за изграждане на връзка между жп гара Бургас и летище Бургас по проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“; Стартиране на процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите съгласно ЗУТ и управление на договора за изготвяне на технически проект, технически спецификации за строителство и изработване на ПУП за връзка между жп гара Бургас и летище Бургас по проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“; Подготовка на документация за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители в обхвата на проекта за: Предварителни проучвания за археологически находки в обхвата на връзката между жп гара Бургас и летище Бургас и Изготвяне на Анализ Разходи-Ползи и Формуляр за кандидатстване за финансиране на строителството на железопътната връзка между жп гара Бургас и летище Бургас; Изпълнение на дейности по управление на проекта, комуникация и публичност.

• **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“** - стойност на проекта – 5 542 380 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 20.10.2023 г. Съгласно подадения доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на проекта е 27.08.2024 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изпълнение на мерки по информация и комуникация по обособени позиции: Обособена позиция 2 „Изпълнение на мерки по информация и комуникация за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътния участък Драгоман – граница с Република Сърбия“. Стартиране на процедури за възлагане на обществени поръчки с предмет:

– Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ и изготвяне на комплексен доклад за проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия”, - Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост за проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия”

Стартиране на дейностите по ОВОС; Изготвяне на проект за изменение на кадастрални карти и кадастрални регистри на съществуващата жп линия и прилежащите и съоръжения; Изготвяне на Задание за изработване на ПУП; Извършване на обследване и геодезическо заснемане от км 42+537 до км 53+088 на съществуващите сграден фонд, и останалата железопътна инфраструктура, които се запазват в обхвата на проекта; Стартиране на Задача 4: Изготвяне на Технически проект за елементите на железопътната инфраструктура и идеен проект за системите за сигнализация и телекомуникации за нов еднопътна, електрифицирана линия от км 35+831,24 до км 59+106, включително нова гранична гара Калотина; Стартиране на Задача 5: Изготвяне на Технически проект за рехабилитация на съществуващия железопътен участък през Драгоманското дефиле от км 42+537 след гара Драгоман до км 53+088 преди източна гърловина на гранична гара Калотина запад, включително и гара Калотина; Изготвяне и одобрение на Кадастрални карти и кадастрални регистри за съществуващата инфраструктура; Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност; Изпълнение и администриране на сключените договори.

• Проект „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“ - стойност на проекта – 28 048 830 лв. без ДДС. Срок на изпълнение на проекта: 17.12.2022 г. Съгласно подадения доклад за състояние на действието за периода 01.01.2021 – 31.12.2021 г., индикативната крайна дата за приключване на проекта е 01.09.2023 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

Сключване на договор за „Изпълнение на мерки по информация и комуникация по обособени позиции: Обособена позиция 3 „Изпълнение на мерки по информация и комуникация за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на Тягови подстанции Враца и Перник разположени на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“; Стартиране на строително-монтажните работи по проекта; Подписване на Акт обр. 15 и Акт обр. 16 за обекти „Модернизация на Тягова подстанция Перник, прилежащия и секционен пост Гълъбник с изграждане и включването им в система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години” и „Модернизация на тягова подстанция Враца, прилежащите и секционни постове Моравица и Криводол, подмяна гарови разединители на спирка Моравица, в гари Руска Бяла, Враца, Бели Извор и Криводол както и изграждането на системата за телеуправление и телесигнализация /SCADA/, включване на тяговата подстанция, секционните постове и гаровите разединители към нея, въвеждането в експлоатация с разрешение за ползване на строителството, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години”; Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност; Изпълнение и администриране на сключените договори.

5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027

• Проект „Модернизация на железопътната линия София- Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман“ - фаза 2 - стойност на проекта – 193 945 849 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране. Изпълнение на СМР по сключените договори съгласно подробен анализ и разпределение на дейностите съгласно графика на изпълнителите.

- **„Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“, част от проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“** - индикативна стойност на проекта - 37 500 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2022 г.:

Изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране. Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021-2027

- **Проект Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец – Срацимир** – индикативна стойност на проекта – 568 215 996 лв. без ДДС.

Като продължение на завършената техническата помощ от програмен период 2007-2013, по която бяха изготвени ПУП и Технически проект за участъка от Видин до Медковец, и с оглед гарантиране на устойчив подход при реализиране на подпомаганите посредством европейски средства инвестиционни проекти, към настоящия момент се подготвя строителство в участъка Медковец – Срацимир.

През 2021 г. от експерти в ДП НКЖИ беше изготвен Формуляр за кандидатстване по проекта. В средата на м. януари 2022 г. във връзка с отворена покана за финансиране по МСЕ сектор Транспорт 2021-2027 г. формулярът за кандидатстване по проекта беше подаден към CINEA и към настоящия момент е в процес на оценка. Решение на Агенцията, по отношение одобряването на проекта се очаква в средата на м. юли 2022 г.

Планирани дейности през 2022 г.:

С цел своевременно изпълнение на дейностите и стартиране на строителството, след подаването на проекта от страна на ДП НКЖИ са предприети действия за провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори. Очакваме преди края на годината да бъде сключено споразумение за финансиране на проекта.

5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ

НКЖИ има подписан рамков договор с външен на НКЖИ изпълнител за извършване на независими измервания на геометрията на железния път с пътеизмерителна лаборатория EM-120 по предварително определен график, двукратно през всяка календарна година. Чрез пътеизмерителната лаборатория се анализира и определя състоянието на железния път чрез измерване на определени качествени характеристики. След извършване на измерването се изготвя комплексна оценка и анализ на резултатите на база на които се планира краткосрочното и средносрочното поддържане на железния път.

С цел подобряване на поддържането на железния път по новоизградените и модернизираните отсечки, чрез приходи от инфраструктурни такси са закупени машини от последно поколение за подбиване на железен път и жп стрелки, които са ангажирани приоритетно при текущото поддържане на горното строене на железния път в новоизградените отсечки с цел запазване на техните проектни параметри. Подписан е договор за доставка на 2 броя тежки влекачи за нуждите на Компанията, които също ще се използват приоритетно за дейностите по поддържане на новоизградената инфраструктура.

В рамките на планирането на дейностите по текущо поддържане на железния път, контактната мрежа и другите съоръжения по инфраструктурата се разработват и анализират варианти за външно възлагане на дейностите по поддръжка на елементите от железопътната инфраструктура, които не са пряко свързани с безопасността и сигурността на превозите, както

и дейностите, които са неприсъщи за дейността на НКЖИ като поддържането на надлези, водоотвеждащи съоръжения и др.

Планира се също така възлагането на външен изпълнител за поддържане на някои от подсистемите за сигнализация и телекомуникация, предвид невъзможността това да се осъществява със собствени сили от поделенията на Компанията. Ще бъде извършен и допълнителен анализ на възможностите за външно възлагане на дейностите по поддръжка на железния път и контактната мрежа.

Проверки и измервания на железния път и съоръжения се извършват съгласно приетите Правила за текущо поддържане на железния път, издадени на основание чл. 8. от Наредба №58 „За правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализация в железопътния транспорт“ и чл. 159 и чл. 367 (1) от „Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НКЖИ“. В тази връзка се извършват всички необходими дейности по текущо поддържане на железния път с оглед спазването на техническите изисквания и нормите за безопасно движение на влаковете по цялата жп мрежа, включително периодичното механизирано поддържане на железния път и стрелките, изсичане на храсти за осигуряване на габарит и видимост, окосяване на високи треви, обезтревяване чрез пръскане на баластовата призма с хербициди, почистване на водоотводнителни съоръжения и канавки. За текущото поддържане на железния път, съобразно изброените правила и наредби се използват изцяло средства от събираните от УЖИ такси за достъп и използване.

По отношение на поддръжката на рехабилитирани здания, перони, вертикална планировка около сгради, подлези и съоръжения (пасарелки) – тези дейности се извършват от служители на Поделение УДВГД като за целта се закупуват съответните материали и се извършва ремонт. Аналогично на дейностите по поддържане на железния път в съответствие с чл. 394 от горесцитираните Правила се извършват регулярни и извънредни прегледи на състоянието на терените и сградите, свързани с експлоатацията на жп инфраструктурата.

Поддържането на енергийните съоръжения в участъците с модернизирани/рехабилитирана инфраструктура се извършва от подрайоните на Поделение ЕРП, на база изготвени годишни и месечни графици за работите по текущото поддържане и ремонт на контактната мрежа, съгласно „Инструкция за експлоатация, текущо поддържане и ремонт на контактна система 25kV/50Hz“. Средствата, които ежегодно се отделят за поддръжка на контактната мрежа и тяговите подстанции са от собствени приходи на Поделение ЕРП, което включва таксите за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия (която е един от компонентите на таксата за достъп и използване), както и от цената за разпределение на тягова електрическа енергия.

Поддръжката на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването се извършва аналогично съгласно нормативната уредба като проверките на съоръженията се извършват от техник-механици по одобрен график.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от такса преминаване на НКЖИ за 2022 г.

Приложение № 2: Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2022 г.

Приложение № 3: Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 4: Проект № 4 „Модернизирани осигурителни системи и прелазни устройства” - Поделение „Сигнализация и телекомуникации”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 5: Проект № 5 „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции” - Поделение „Електроразпределение”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 6: Проект № 7 „Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 7: Проект № 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София–Карлово–Зимница”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 8: Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 9: Проект № 20 „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 10: Проект „Доставка жп механизация”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 11: Проект „Транспортни средства”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 12: Обекти от оперативни програми, финансирани със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

Приложение № 13: Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” - обекти и доставка на жп механизация, финансирани със средства от Инфраструктурни такси – 2022 г.

Приложение № 14: Обекти за „Модернизацията на железопътната инфраструктура” с внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на НКЖИ, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2022 г. - Поделение „Електроразпределение”.

Приложение № 15: Отчет за приходите и разходите на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” – отчет за 2020 г., очакван отчет за 2021 г. и бизнес програма за 2022 г.

Приложение № 16: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2022 г.

Приложение № 17: Прогноза за необходимите средства за проектите, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 и Механизъм за свързване на Европа за 2022 г.

Очаквана влакова работа и приходи от такса преминаване на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2022 г.

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21,159,388	4,443,471,552	22,315,923	85,262	8,164,768	70,064	0	0	0	21,244,650	4,451,636,320	22,385,987
БДЖ ТП ЕООД				320,557	32,825,144	267,760	4,545,682	4,556,387,801	12,097,761	4,866,239	4,589,212,945	12,365,521
БУЛИМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				173,883	19,573,985	148,851	1,074,448	1,383,448,041	3,493,874	1,248,331	1,403,022,026	3,642,725
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				145,190	14,546,545	120,622	758,434	361,014,508	1,211,553	903,624	375,561,053	1,332,175
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				140,722	16,256,231	121,311	644,139	735,363,297	1,785,107	784,861	751,619,528	1,906,418
БЖК АД				78,924	10,447,113	70,750	439,014	485,549,042	1,265,518	517,938	495,996,155	1,336,268
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				75,201	8,733,816	64,923	501,460	616,079,896	1,530,492	576,661	624,813,712	1,595,415
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				60,310	6,415,727	50,866	630,514	759,813,705	1,789,362	690,824	766,229,432	1,840,228
ТСВ ЕАД				15,264	1,076,841	11,758	27,628	5,138,730	27,789	42,892	6,215,571	39,547
ПОРТ РЕЙЛ ООД				8,935	988,272	7,613	757	71,150	619	9,692	1,059,422	8,232
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				372	40,411	316	21,572	14,884,832	43,878	21,944	14,925,243	44,194
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД				372	25,315	285	0	0	0	372	25,315	285
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД				365	26,411	283	365	70,810	373	730	97,221	656
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ЕООД				365	24,820	279	1,460	108,040	1,135	1,825	132,860	1,414
ГАЗТРЕЙД АД				0	0	0	757	298,983	1,084	757	298,983	1,084
ОБЩО	21,159,388	4,443,471,552	22,315,923	1,105,722	119,145,399	935,681	8,646,230	8,918,228,835	23,248,545	30,911,340	13,480,845,786	46,500,149

Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2022 г.

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)	
							Стара	Нова
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПРОЕКТ 3								
1	МП	2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Бов-Лакатник път № 2 от км 42+440 до км 48+890 с дължина 6450 м с механизация на ЖП Секция Враца	6.450		70	70	70
2	МП	2	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа	по проект		70	70	70
3	МП	2	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица - Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до 344+400 с обща дължина 16 808 м	8.722	8.722	80	65	80
4	МП	2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2 с механизация на ЖП Секция Враца	13.235	13.235	130	80	100
5	МП	3	Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово-Гурково с дължина 15 810 м	15.810		100	100/70	100/70
6	МП	3	Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково-Твърдица 8 623 м	8.623		100	70	70
7	МП	31	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Курило – Световрачене от км 0+868 до км 5+428 с дължина 4560 м	4.560	4.560	80	40	80
ОБЩО ПРОЕКТ № 3				57.400	26.517			
ПРОЕКТ 11.1								
1	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	9.382		80	70	80
2	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	10.538		80	70	80
3	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна	6.025		80	50	80
4	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	18.380		80	70	80

1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново	8.601		95	80	80
6	МП	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	13.518		80	70	70
ОБЩО ПРОЕКТ № 11.1				66.444				
ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ								
1	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Търговище - Хан Крум, път №2	6.000		130	100	100
2	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Белослав - Езерово, път №1	4.950	5.747	100	80	90
3	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Белослав - Езерово, път №2	4.975	5.747	100	80	90
4	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Ресен - Горна Оряховица разпределителна	3.550		60	60	60
5	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Шумен - Мътница път №1 и 2	2.630		130	100	100
6	МСП	3	Механизиран среден ремонт в междугарието Сахране - Дунавци	3.850		120	70	70
7	МСП	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Русе - Долапите	3.130		65	65	65
8	МСП	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Петко Каравелово - Янтра	1.500		70	70	70
9	МСП	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Поликраище - рп Акация	1.800		40	40	40
10	МСП	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Димитровград - Хасково	2.400		65	65	65
11	МСП	7	Механизиран среден ремонт в междугарието Мърчево-Медковец	4.500		80	80	80
12	МСП	24	Механизиран среден ремонт в междугарието Левски - Дойренци	1.010		105	105	105
13	МСП	24	Механизиран среден ремонт в междугарието Левски - Морава	1.227		60	60	60
14	МСП	26	Механизиран среден ремонт в междугарието Шумен - Смядово	4.455		90	60	60
15	МСП	72	Механизиран среден ремонт в междугарието Брусарци - Лом	3.900		90	90	90
16	МСП	83	Механизиран среден ремонт в междугарието Любеново предавателна - Раднево	7.755		80	60	60
ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ				57.632	11.494			
ОБЩО ПРОЕКТ № 3, ПРОЕКТ № 11.1 И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ				181.476	38.011			

**Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”
финансиран със средства от Капиталов трансфер – 2022 г.**

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
1	2	3	4	5	6
1	2	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица - Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до 344+400 с обща дължина 16 808 м Обща стойност по Договор 31 144 045,63 лева	16 808 м Преходен 2019-2022 години	425,087
2	2	Враца	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа	по проект	5,690,776
3	2	Шумен	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2 с механизация на ЖП Секция Враца	28413	1,600,000
4	2	Враца	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Реброво-Своге път № 1 - 7 171 м /включително коловоз № 3 гара Реборово/ с механизация на ЖП Секция Враца	7171	285,750
5	2	Враца	Изграждане на предпазна ограда и видеонаблюдение в междугарието Илиенци - Курило, в дясно на път № 1 (преди и след спирка Кумарица)	по проект	806,000
6	2	Всички	Доставка и влагане на еластични прелезни настилки на железопътни прелези	по опис	4,821,706
7	31	Враца	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Курило – Световрачене от км 0+868 до км 5+428 с дължина 4560 м	4560	4,795,250
8	3	Бургас	Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово-Гурково с дължина 15 810 м	15810	9,386,000
9	2	Враца	Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Бов-Лакатник път № 2 от км 42+440 до км 48+890 с дължина 6 450 м	6450	2,043,207
10	3	Бургас	Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково–Твърдица 8 623 м	8623	2,429,680
11	8	Бургас	Проект за изграждане на линейна железопътна инфраструктура	проект	36,000
12	52	София	Изграждане на бараж при жп мост на км 0+804 в междугарието Генерал Тодоров – Петрич“ в района на Железопътна секция София по 52-ра жп линия	актуализация на проект	82,000
13	1	Пловдив	Изпълнение на рибни проходи при жп мост на км 301+600 в междугарието Свиленград-Турска граница“ в района на Железопътна секция Пловдив по 1-ва жп линия	по проект	120,000
14	2	Шумен	Изграждане на нова отводнителна система 2 240 м в междугарието Шумен-Мътница по път № 1 и път 2“ в района на Железопътна секция Шумен по 2-ра жп линия	изготвяне на проект	36,000

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
15	3	Шумен	Замяна на връхни конструкции на съоръжения на жп мост на км 120+942 и на водостоци на км 121+550 и км 121+717 в междугарието Юнак-Синдел“ в района на Железопътна секция Шумен по 3-та жп линия	изготвяне на проект	36,000
16	91	Шумен	Монтиране снегозащитни прегради 4 700 м в междугарието Дулово-Силистра“ в района на Железопътна секция Шумен по 91-ва жп линия	по проект	60,000
17	28	Шумен	Укрепване на насип в междугарието Добрич-Добрич север“ в района на Железопътна секция Шумен по 28-ма жп линия	по проект	84,000
18	83	Бургас	Изграждане на нови жп водостоци по 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград“ в района на Железопътна секция Бургас	изготвяне на проект	36,000
19	4	Горна Оряховица	Изграждане на сигнална рамка на км 7+505 в междугарието Русе-Долапите Горна Оряховица по 4-та жп линия	по проект	60,000
20	4	Горна Оряховица	Реконструкция на водосток на км 146+032 в междугарието Дебелец-Дряново по 4-та жп линия“ в района на Железопътна секция Горна Оряховица	по проект	60,000
21	2	Враца	Смяна на връхни конструкции на жп мостове на км 7+520 в междугарието Илиенци-Курило по път 1 и 2 по 2-ра жп линия“ в района на Железопътна секция Враца	изготвяне на проект	36,000
ОБЩО					32,929,456

**Проект № 4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства" -
Подделение "Сигнализация и телекомуникации"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.**

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Стойност (в лева)
1	2	3	4
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.	лв.	117,929
2	Оптическа кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия - по обособени позиции 1 и 2.	лв.	2,529,045
3	Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора част СиТ	лв.	292,105
4	Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора част ЕРП	лв.	907,253
5	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово"	лв.	1,456,535
6	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства	лв.	1,864,295
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове	лв.	120,000
8	Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия	лв.	3,393,365
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии	лв.	1,169,736
10	Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени по обособени позиции	лв.	4,250,888
11	Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.	лв.	2,220,000
12	Изготвяне на проект за обект „Изграждане на автоматичен разделен пост Невша, инсталиране на автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси в участъка Каспичан-Невша-Провадия, работеща по оптична преносна среда и реализиране на дистанционно управление и контрол на АРП Невша от гара	лв.	84,000
ОБЩО		лв.	18,405,151

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Проект № 5 "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции" -
Поделение "Електроразпределение"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	Подмяна на релейни защиты на ТПС Генерал Годоров и ТПС Симитли	200,000
2	Рехабилитация на контактната мрежа от км.363+500 до км. 365+200 по II-ра Главна жп линия София - Горна Оряховица- Варна, спирка Караджата	1,700,000
ОБЩО		1,900,000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	Обект: „Жп участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително жп тунел №1“	19,854,666
1.1.	СМР /Участък Лозарево-Прилеп/	19,661,254
1.2.	ОССН /Участък Лозарево-Прилеп/	150,000
1.3.	Геодезия /Преходен от 2019-2020 г. на обща стойност 28 836 лв/	9,612
1.4.	Технически надзор	28,800
1.5.	Такси	5,000
2	Обект: „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел“ /преходен до отстраняване на забележките/	618,476
2.1.	СМР	581,488
2.2.	СН	35,988
2.3.	Такси	1,000
3	Обект: „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5 290 м“	25,928
3.1.	СМР	6,900
3.2.	СН	14,028
3.3.	Такси	5,000
4	Обект: „Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“	1,216,333
4.1.	СМР	1,208,225
4.2.	АН	3,108
4.3.	Такси	5,000
ОБЩО		21,715,402

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница“

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	Обект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5 815 м."	331,215
1.1.	<i>СМР</i>	255,534
1.2.	<i>СН</i>	74,681
1.4.	<i>Такси</i>	1,000
ОБЩО		331,215

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 11 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна" финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

№	жп секция	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	2	3	4
I	Проект 11.1 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - междугария"		
1	Шумен	Обект № 1: Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил - Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	19,606
2	Шумен	Обект № 2: Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино - Плиска от км 110+781 до км 129+161 с дължина 18 380 м	1,418,818
3	Горна Оряховица	Обект № 3: Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9349 м	7,109,461
4	Горна Оряховица	Обект № 4: „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 метра	4,404,126
5	Горна Оряховица	Обект № 5: Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ветово-Сеново с дължина 8 601 м	2,430,660
6	Шумен	Обект № 6: „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна - Хитрино 13 518 метра	7,547,145
Общо за проект № 11.1.			22,929,816
II	Проект 11.2 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - гари"		
1	Обект № 1: "Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по IX-та жп линия"		1,869,098
1.1.	СМР		1,859,400
1.2.	ОССН		1,500
1.3.	Проектиране		7,198
1.4.	Такси		1,000
2	Обект № 2: "Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 1 619 м по IX-та жп линия "		2,458,276
2.1.	СМР		2,448,600
2.2.	ОССН		1,500
2.3.	Проектиране		7,176
2.4.	Такси		1,000
3	Обект № 3: "Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 с дължина 1 100 м по IX-та жп линия"		3,807,581
3.1.	СМР		3,790,581
3.2.	ОССН		12,000
3.3.	Такси		5,000
4	Обект № 4: "Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия"		2,983,850
4.1.	СМР		2,967,750
4.2.	ОССН		11,100
4.3.	Такси		5,000

№	жп секция	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	2	3	4
5		Обект № 5: "Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 с дължина 1 075 м по IX-та жп линия"	2,145,794
5.1.		<i>СМР</i>	2,132,457
5.2.		<i>ОССН</i>	8,338
5.3.		<i>Такси</i>	5,000
6		Обект № 6: "Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+817 по IX-та жп линия"	553,753
6.1.		<i>СМР</i>	502,693
6.2.		<i>ОССН</i>	50,060
6.3.		<i>Такси</i>	1,000
7		Обект № 7: "Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 с дължина 947 м по IX-та жп линия"	1,522,105
7.1.		<i>СМР</i>	1,472,385
7.2.		<i>ОССН</i>	48,720
7.3.		<i>Такси</i>	1,000
8		Обект № 8: "Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил от км 87+800 до км 89+450 с дължина 1 650 м по IX-та жп линия"	83,988
8.1.		<i>Проектиране</i>	83,988
9		Обект № 9: "Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна от км 95+150 до км 96+000 с дължина 850 м по IX-та жп линия"	83,988
9.1.		<i>Проектиране</i>	83,988
10		Обект № 10: "Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно от км 55+849 до км 56+843 с дължина 994 м по IX-та жп линия"	83,988
10.1.		<i>Проектиране</i>	83,988
Общо за проект № 11.2.			15,592,422
ОБЩО ЗА ПРОЕКТ № 11			38,522,238

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Проект № 20 Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол	1,745,323
2	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	1,359,359
3	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември	384,602
4	Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка перони жп гара Кърджали	39,369
5	Рехабилитация приемно здание гара Шумен	849,956
6	Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе	368,817
7	Ремонт на Цех производствен район София	93,680
8	Ремонт сграда четно помещение в жп участък Разлог	59,784
9	Ремонт покрив на гара Батановци	52,372
10	Ремонт покрив жп спирка Гулийна баня	59,865
11	Възстановяване облицовка с алуминиеви панели втори перон, укрепване на облицовката по челата на втори и трети перон и направа окачен таван от западната страна на гара Горна Оряховица	59,535
12	Ремонт чело козирка над първи перон и покрив приемно здание гара Добрич	59,957
13	Ремонт покрив и вътрешни помещения в блок В жп гара Варна	58,726
14	Изготвяне на конструктивно обследване на козирката на първи перон жп гара Русе	35,880
15	Ремонт сгради на МГ Дупница	58,755
16	Ремонт перон спирка Василовци	59,128
17	Вертикална планировка на гара Орешец	59,841
18	Ремонт втори перон гара Яна	55,507
19	Ремонт покрив и предверие гара Горни Дъбник	59,939
20	Ремонт покрив и вътрешни помещения в сградата на Централен пост (ГАЦ) Горна Оряховица разпределителна, ремонт зала за събрания в жп гара Горна Оряховица	59,428
21	Ремонт на първи перон, изграждане на санитарен възел на жп гара Петко Каравелово и ремонт на първи перон жп гара Янтра	59,868
22	Ремонт втори перон жп гара Две Могили	59,886
23	Ремонт чакалня, ръководител движение, обособяване на вътрешни санитарни възли, санитарен възел за хора с увреждания и ремонт пост 1 жп гара Исперих	59,945
24	Ремонт първи перон, козирка и фасада жп гара Вълчи дол	59,825
25	Ремонт на покрив и част от сграда АТЦ Бойчиновци	39,961
26	Ремонт на работни помещения на гара Повеляново	35,179
27	Ремонт ТП Карнобат - товарна гара, вкл. сграда с работилница и канцелария	40,447
ОБЩО		5,934,934

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Доставка жп механизация"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

№	поделе ние	наименование	Мярка	Количест во	Стойност (в лева)
1	2	3	4	5	6
1	ЖПС	Обект № 1: Доставка на един железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	бр.	1	150,000
2	ЖПС	Обект № 2: Доставка на нова "лека" железопътна механизация	бр.	по опис	500,000
3	ЖПС	Обект № 3: Доставка на пет броя нови комбинирани багери-товарачи, на автомобилен ход с допълнително оборудване, с допълнителна хидравлична линия за прикачен инвентар с климатик и технически документи и документи за поддръжка и ремонтни дейности	бр.	5	1,380,000
4	ЖПС	Обект № 4: Доставка на шест броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 mm. и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	бр.	6	1,000,000
5	ЕРП	Обект № 5: Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 16 (шестнадесет) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	бр.	16	5,779,004
ОБЩО					8,809,004

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Транспортни средства"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Количество	Стойност (в лева)
1	2	3	4	5
1	Доставка на нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран и свързаните с тях специални инструменти, технически документи за поддържане и ремонт	бр.	12	3,369,600
ОБЩО				3,369,600

ТИТУЛЕН СПИСЪК
за обекти от Оперативни програми
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2022 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева)
1	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1"	1,969,000
2	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"	56,000
3	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"	438,000
4	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волюяк"	2,000,000
5	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"	550,000
6	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект : "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	102,000
7	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“, част от проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“	1,700,000
8	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2"	1,268,000
ОБЩО		8,083,000

**„Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” - финансирани със средства от
Инфраструктурни такси – 2022 г.**

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
Подновяване					
1	5	София	Подновяване на железния път с нови материали тип 60 на Изпълнителя от км 81+764 до км 82+441 и от км 82+971 до км 85+082 с обща дължина 2 788 м, в междугарието Дяково - Дупница по 5-та жп линия	2,788	4,460,800
2	2	Враца	Механизирано подновяване по стопански начин на 3-ти приемо-отправен коловоз в гара Реброво с дължина 760 м по 2-ра жп линия	760	76,000
3	2	Враца	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин с траверси СТ-6 и полагане на БРП в междугарието Реброво-Своге път № 1 от км 24+984 до км 32+560 с дължина 6404 м по 2-ра жп линия	6,404	717,100
4	2	Враца	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин с траверси СТ-6 и полагане на БРП в междугарието Елисейна-Зверино път № 1 от км 64+591 до км 70+091 с дължина 5500 м и 4-ти коловоз гара Зверино с дължина 994 м по 2-ра жп линия	6,494	649,400
5	3	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в гара Карлово на коловоз № 2 с дължина 701 метра по 3-та жп линия	701	1,121,600
6	3	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Казанлък-Черганово от км 206+239 до км 212+611 с дължина 6372 м	6,372	10,195,200
7	4	Пловдив	Механизирано подновяване на текущия път (коловоз № 2) в гара Змейово с релси тип 60 и траверси СТ-6 със смяната на 4 броя стрелки на бетонови траверси и релси тип 60	700 м 4 бр.	1,120,000

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
8	8	Бургас	Механизирано подновяване на железния път на 12-ти коловоз с дължина 582 м и на 13-ти коловоз с дължина 693 м в гара Бургас и на Изтеглителен коловоз IV "Г" с дължина 512 м в гара Карнобат	1,275	324,000
9	2	Горна Оряховица	Механизирано подновяване коловози № 9 с дължина 536 м, № 10 с дължина 585 м и № 11 с дължина 624 м в гара Горна Оряховица с наем на механизация	1,745	198,000
10	91	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин	3,775	59,999
11	3	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъскотна - Търнак от км 65+975 до км 67+885 с обща дължина 1910 метра	1,910	324,000
ОБЩО					19,246,099
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
1			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ	57,632	350,000
ОБЩО					350,000
ОБЩО					19,596,099

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Обекти за "Ремонт на железопътната инфраструктура" , които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2022 г.
- Поделение "Електроразпределение"**

№	ОБЕКТ	Натурален измерител км/бр	Стойност (в лева с ДДС)
1	2		3
А. ПРЕКИ РАЗХОДИ - Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея в т.ч.:			
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник		8,694,000
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Vz 70 мм ² - 387 км, и Vz 10 мм ² за струни /317 км /	190 000 кг	5,196,000
2	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	49 000 компл.	1,386,000
3	Доставка на контактен проводник ф 100 мм ²	63 км	1,800,000
4	Доставка на медни въжета -ф4 и МГВ 95 мм ²	500+5500 кг	132,000
5	Доставка на полимерни изолатори за г. София		180,000
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители		5,580,000
1.	Подмяна на носещо въже и контактен проводник по обособени позиции:		
1.1	Подмяна на носещо въже и конт. проводник в района на ЕНС Сф,Го,По		720,000
1.2.	Подмяна на наклонени и напукани стълбове от к.мрежа -жб стълб	165 бр.	600,000
1.3.	Подмяна на наклонени и напукани стълбове от к.мрежа - жр стълб	50 бр.	600,000
2.	Ремонт на контактна мрежа по обособени позиции:		
2.1	Ремонт на контактна мрежа в участъка София - Перник		600,000
2.2	Ремонт на контактна мрежа в участъка Волюяк - Разменна		60,000
2.3	Ремонт на контактна мрежа в участъка Медковец - Видин		60,000
3.	Ремонт на контактна мрежа в междугария по обособени позиции:		
3.1	Ремонт на контактната мрежа от км.518+342 до км. 520+380 по II-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна - г. Повеляново		360,000
3.2	Ремонт на контактната мрежа от км.304+650 до км. 306+100 по II-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна - сп Козаревец		240,000
4	Ремонт контактна мрежа в локомотивно депо София		180,000
5	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг. поз.1: София-Мездра, Част: Контактна мрежа		1,200,000
6	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг.поз.2: Мездра-Червен Бряг, Част: Контактна мрежа		960,000
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път		9,240,000
1	Механизирано подновяване на железният път в междугарието Русе разпеделителна - Образцов чифлик от км.0+823 до км. 10+205 с дължина 9 382 м." Част: Ремонт на контактната мрежа		1,200,000
2	Механизирано подновяване на железният път в междугарието Образцов чифлик - Ястребово от км.11+039 до км. 21+578 с дължина 10 539 м.", Част: Ремонт на контактната мрежа		1,200,000
3	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100- Част: Ремонт на контактна мрежа		1,800,000
4	Преустройство на контактна мрежа в г. Разград		480,000
5	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Хитрино, Част: Ремонт на контактната мрежа	5,3 км	360,000
6	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Плиска,Част: Ремонт на контактната мрежа		360,000
7	Преустройство на контактната мрежа в участъка Каспичан - Провадия от км 472+200 до км.473+800“, сп.Невша		420,000

№	ОБЕКТ	Натурален измерител км/бр	Стойност (в лева с ДДС)
8	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Ремонт на контактна мрежа		600,000
9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Ремонт на контактна мрежа		600,000
10	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 89+150 до км 95+150. в междугарието Самуил- Висока поляна. Част: Ремонт на контактната мрежа		480,000
11	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово		420,000
12	Преустройство на контактната мрежа на 5 и 7- ми коловози на г. Искър		120,000
13	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Ветово, Част: Ремонт на контактната мрежа		60,000
14	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация. Част: Ремонт на контактната мрежа		480,000
15	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Бов - Лакатник път 2		60,000
16	Възстановяване на контактна мрежа в участъка Курило-Световрачане		600,000
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /лв. с ДДС/			23,514,000
Б. Обекти, със собствени средства			
IV.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:		2,389,886
1	Сервизно обслужване на системи за динамично компенсиране на реактивна енергия		120,000
2	Модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница-Кулата, част от V-та жп линия по договор №11102/27.05.2020+ непредвидени 382 800		923,726
3	Доставка на 2бр. статични компенсатори		60,000
4	Доставка на ел. измервателна апаратура		480,000
5	Доставка на UPS за захранване на разединители в гари		60,000
6	Доставка на дизелов агрегат за нуждите на ЕЦУДВ Пловдив		30,000
7	Доставка термо камери		120,000
8	Доставка на акумулаторни батерии тягови (стационарни) за осигуряване на оперативно напрежение в тяговите подстанции		24,000
9	Сервизно обслужване на ТПС		300,000
10	Проверка, преработка и подмяна на SF6 (елегаз)		48,000
11	Ремонт цифрови релейни защиты и системи за телеуправление и телесигнализация SCADA		35,880
12	Ремонт и поддържане на електрически машини, апарати и свързано с тях оборудване в тяговите подстанции		35,880
13	Ремонт и поддръжка UPS		24,000
14	Осигуряване на интернет свързаност		9,600
15	Извършване на профилактика на КРУ 25 kV с SF6 изолация		60,000
16	Ремонт електропроводи 110 kV		24,000
17	Строителен надзор на обект: „Модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница – Кулата, част от V-та жп линия“		34,800
V.	Механизация		1,536,000
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ		900,000
2	Изграждане на система за следене и контрол изправността на токоснемателите на железопътните състави		396,000
3	Изграждане на система за видеонаблюдение на токоснемателите на РССМ		120,000
4	Премахване на широколистна и иглолистна растителност нарушаваща ел. габарит на контактна мрежа		120,000

№	ОБЕКТ	Натурален измерител км/бр	Стойност (в лева с ДДС)
VI.	Доставка на механизация		3,008,998
1	Доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство		1,296,000
2	Доставка на мотокари		180,000
3	Доставка на автовишка		300,000
4	Доставка на акумулатори за РССМ и МПС		35,999
5	Доставка на 10 броя оборудвани колооси комплект за РССМ GEISMAR тип VMT 865 C/GR		1,161,000
6	Доставка на резервни части за извършване на ГПР и ревизия на спирачна система на РССМ тип ДМ и тип АГМу		35,999
VII.	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции		2,112,511
1	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр.Г.Оряховица	1 бр.	396,000
2	Ремонт на помещения на втори етаж в сградата на Енергосекция София		180,000
3	Ремонта на гараж за РССМ на ПЕ Мездра		59,999
4	Вътрешен ремонт на помещения в сградата на ПЕ Бов		59,999
5	Ремонт на сгради на ПЕ Костенец		59,999
6	Изграждане на сондажен кладенец и система за захраване с вода на сградата на ПЕ Златица		59,999
7	Ремонт на покрив на сградата на ПЕ Филипово		59,999
8	Ремонт на покрив на гараж за РССМ на ПЕ Ямбол		59,999
9	Ремонт на покрив и помещения в сградата на ПЕ Нова Загора		180,000
10	Изграждане склад Крумово		600,000
11	Изготвяне на работен проект складова база Крумово		35,999
12	Изготвяне доклад за оценка на съответствието на проект за изграждане на складова база, ПЕ Крумово		18,000
13	Проектиране, фаза работен проект, авторски надзор и екзекутивна документация, ПЕ Шумен		3,300
14	Комплексен доклад с оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и съставяне на технически паспорт, ПЕ Шумен		30,240
15	Проектиране, фаза работен проект, авторски надзор и екзекутивна документация, ПЕ Г.Оряховица		2,988
16	Строителен надзор по време на строителството и съставяне на технически паспорт-ПЕ Г.Оряховица		35,999
17	Обследване и съставяне на доклад с резултати от обследването, изготвяне на технически паспорт ПЕ Завет		35,999
18	Проектиране работна фаза		35,999
19	Доклад за оценка на съответствието на проект за реконструкция на покрив на сграда на ПЕ Завет		18,000
20	Обследване и съставяне на доклад с резултати от обследването, изготвяне на технически паспорт и работен проект- ПЕ Варна		35,999
21	Проектиране работна фаза ПЕ Варна		35,999
22	Доклад за оценка на съответствието на проект за реконструкция на покрив на сграда на ПЕ Варна		18,000
23	Обследване и съставяне на доклад с резултати от обследването, изготвяне на технически паспорт ПЕ Плевен		35,999
24	Проектиране работна фаза ПЕ Плевен		35,999
25	Доклад за оценка на съответствието на проект за реконструкция на покрив на сграда на ПЕ Плевен		18,000
ОБЩО СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА			9,047,395
ОБЩО ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ" (А+Б)			32,561,395

ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ОТЧЕТ ЗА 2020 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ ЗА 2021 Г. И БИЗНЕС ПРОГРАМА ЗА 2022 Г. (изготвен съгласно Националните счетоводни стандарти)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2020 г.	ОТЧЕТ 2021 г.	БИЗНЕС ПРОГРАМА 2022 г.	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2020 г.	ОТЧЕТ 2021 г.	БИЗНЕС ПРОГРАМА 2022 г.
1. Намаление на запасите от продукция и незавършено производство				1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	116,013	122,221	118,223
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94,881	96,013	105,247	а) услуги	116,013	122,221	118,223
а) суровини и материали	54,025	56,547	63,321	аа) приходи от инфраструктурни такси в т.ч.:	62,461	67,027	63,943
аа) разходи за материали	40,365	38,295	42,560	ИТ за преминаване по железен път	47,917	50,097	46,500
бб) гориво	4,320	4,826	5,005	ИТ за изполь. електрозагр. обор. за задвижваща ел.енергия	14,544	16,930	17,443
вв) електроенергия	8,999	12,957	15,270	бб) други услуги	14,575	15,301	15,300
в т.ч.:за технологични нужди	2,092	3,873	3,200	вв) приходи от електроразпределение	38,977	39,893	38,980
гг) топлоенергия	341	469	486	б) продукция			
б) външни услуги	40,856	39,466	41,926	в) стоки			
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210,141	217,883	240,040	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	13	13
а) разходи за възнаграждения	163,906	170,225	186,100	3. Разходи за придобиване на активи по стоп. начин	16,637	19,052	19,814
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:	46,235	47,658	53,940	4. Други приходи, в т.ч:	319,776	357,130	415,817
аа) осигуровки, свързани с пенсии	18,195			а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303,486	338,088	396,625
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	193,481	192,699	201,529	аа) свързани с покриване на разходи	171,383	208,091	260,303
а) разходи за аморт. и обезценка на ДМА и ДНМА, в т.ч.:	193,481	192,699	201,529	бб) свързани с текущи активи	488	126	500
аа) разходи за амортизация	193,481	192,699	201,529	вв) свързани с нетекущи активи	131,615	129,871	135,822
бб) разходи от обезценка				б) приходи от продажби на нетекущи активи	2,305	1,268	1,268
б) разходи от обезценка на текущи/краткотрайни активи				в) приходи от продажби на материални запаси	1,925	2,816	2,816
5. Други разходи, в т.ч.:	33,450	16,352	17,925	г) други приходи	12,060	14,958	15,108
а) балансова стойност на продадените активи	2,103	2,637		Общо приходи от оперативна дейност (1 +2 +3 +4)	452,498	498,416	553,867
б) провизии	-			5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	762	1,700	1,622
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+ 5)	531,953	522,947	564,741	- приходи от участия в предприятия от група	762	1,700	1,622
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи, в т.ч.:	4	7		6. Приходи от други инвестиции и заеми, признати като нетекущи активи, в т.ч.:			
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	4	5		- приходи от предприятия от група			
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	49	22		7. Други лихви и финансови приходи, в т.ч:			
- разходи, свързани с предприятия от група				а) положителни разлики от операции с финансови активи			
- отрицателни разлики от операции с финансови активи	2	2		б) положителни разлики от промяна на валутни курсове			
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	762	1,700	1,622
8. Печалба от обичайна дейност				8. Загуба от обичайна дейност	78,746	22,860	9,252
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532,006	522,976	564,741	Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	453,260	500,116	555,489
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)				9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78,746	22,860	9,252
10. Разходи за данъци от печалбата				10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	76,127	19,988	9,252
11. Отсрочени данъци	(2,619)	(2,872)		Всичко (Общо приходи + 10)	529,387	520,104	564,741
12. Печалба (9 - 10- 11)							
Всичко (Общо разходи + 10 +11 + 12)	529,387	520,104	564,741				

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2022 г.

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ЗАБЕЛЕЖКА
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	310,000	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	930,000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси” (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	2,000,000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигуряване на лични предпазни средства	270,000	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
ОБЩО		3,510,000	

Забележка:

Средства по т.1 не са превеждани на компанията за последните няколко години и остават за сметка на компанията

Средствата по т.3 са предвидени на база усреднени стойности, отпуснати през предходни години

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/ Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Ин дикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране				РМС	ДДС
						ДБ/ Капиталов трансфер	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ		
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020											
<i>Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната” трансевропейска транспортна мрежа”</i>											
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	539.497	647.397	153.111	183.733	1.969	128.749		22.720		30.294
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	675.093	807.019	303.200	363.839	0.056	257.680		45.473		60.631
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	22.667	27.189	5.021	6.025		4.268		0.753		1.004
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	254.659	305.591	107.272	128.727		91.181		16.091		21.454
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	28.338	33.931	14.471	17.366		12.301		2.171		2.894
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	10.591	12.690	1.951	2.341		1.658		0.293		0.390
7	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	7.228	8.641	2.488	2.986		2.115		0.373		0.498
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”</i>											
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6.681	7.921	0.820	0.984	0.438		0.387	0.068		0.091
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5.401	6.381	0.019	0.023			0.016	0.003		0.004
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16.519	19.518	9.700	11.640			8.245	1.455		1.940
<i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”</i>											
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	6.012	7.197	1.002	1.203			0.852	0.150		0.200
<i>Ос 5 "Техническа помощ”</i>											
1	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС 2021-2027	2.95	3.538	1.600	1.600			1.360	0.240		

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/ Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Ин дикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране					ДДС
						ДБ/ Капиталов трансфер	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПШТИ	0.260	0.301	0.005	0.006			0.004	0.001		0.001
3	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПШТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	0.122	0.147	0.047	0.056			0.040	0.007		0.009
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПШТИ		1,576.017	1,887.460	600.707	720.528	2.463	497.952	10.904	89.798	0.000	119.411
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020											
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волуяк	286.146	343.375	86.287	103.544	2.000	30.836		0.000	53.784	16.924
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	134.466	161.346	16.335	19.602	0.550	15.785		0.000		3.157
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	443.513	532.216	94.484	113.360	0.102	45.905		9.958	38.519	18.876
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	243.882	292.658	132.232	158.678		90.734		0.000	41.498	26.446
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	20.530	24.636	1.130	1.356		0.960		0.169		0.226
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	11.291	13.549	3.471	4.166		2.971		0.500		0.694
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	4.009	4.811	2.801	3.362		2.381		0.420		0.560
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	5.542	6.651	0.574	0.689		0.551		0.023		0.115
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“	28.049	33.659	20.499	24.599		17.462		3.037		4.100
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 20214-2020		1,177.429	1,412.901	357.813	429.355	2.652	207.585	0.000	14.108	133.801	71.099
Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027											
1	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волуяк-Драгоман - фаза 2	193.946	232.735	1.057	1.268	1.268					
5	Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA, част от проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“	37.500	45.000	1.417	1.700	1.700					
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС		231.446	277.735	2.473	2.968	2.968	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027											

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/ Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Ин дикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране				РМС	ДДС
						ДБ/ Капиталов трансфер	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ		
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	568.216	668.660	36.700	44.040		36.064		0.636		7.340
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		568.216	668.660	36.700	44.040	0.000	36.064	0.000	0.636	0.000	7.340
Проекти включени в Капиталов трансфер за 2022 г.											
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1					1.969					
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2					0.056					
3	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане					0.438					
4	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк					2.000					
5	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин					0.550					
6	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември					0.102					
7	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-София					1.700					
8	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2					1.268					
ОБЩО ЗА КТ					0.000	8.083					