

ОДОБРЯВАМ:

На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ГОДИШНА ПРОГРАМА

ЗА ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО,
РЕМОНТА, РАЗВИТИЕТО И
ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА
ИНФРАСТРУКТУРА ЗА 2021 Г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
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	23
2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК	26
2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	30
2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	30
2.8 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА	32
2.9 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	38
5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ	38
5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕСИФ	66
5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ	67
5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.	68
5.3.1.1 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“	68
5.3.1.2 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“	72
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“	72
5.3.1.4 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“	73
5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020	73
5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027	78
5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗЪМ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ	78
5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ	79
ПРИЛОЖЕНИЯ	81

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

ГДВ	График за движение на влаковете
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДМА	Дълготрайни материални активи
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
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
КОРИДОР	Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“
ОИС	
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НК ЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОПТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027
ОРД	Обща разгъната дължина
ОСР	Обща стратегическа рамка
ОТ	Осигурителна техника
ПУП	Подробен 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
ТЖК 10	Товарен железопътен коридор № 10 „Алпийско/Западно-Балкански“
ТК	Телекомуникации
ТП	Трансформаторни постове
ТПМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2021 г.

ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УД	Ултразвукова дефектоскопия
УДБК	Подделение „Управление движението на влаковете и капацитета“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
УО	Управляващ орган
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)
INEA	Изпълнителната агенция за иновации и мрежи
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 2021 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. ДВ. бр. 11 от 09.02.2021 г.
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската комисия (ЕК) за развитие на железопътния транспорт;
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (ОПТТИ 2014-2020 г.);
- Програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г. (ПТС 2021-2027 г.)(проект);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2021-2027 г.(проект);
- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (актуализиран вариант);
- Договор между Държавата и ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Конвергентна програма на Република България (2020-2023 г.);
- 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 № 778 на Министерския съвет от 29 октомври 2020 г. за одобряване на проекта на Закон за държавния бюджет на Република България за 2021 г. и на Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2021-2023 г.
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2021 г. (Обн. ДВ бр. 104 от 8 декември 2020 г.);
- ПМС № 408 от 23 декември 2020 г. за изпълнение на държавния бюджет на Република България за 2020 г. (Обн. ДВ бр. 1 от 5 януари 2021 г.);
- ПМС № 113 от 29 март 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи и трансфери по бюджета на Министерство на здравеопазването за 2021 г. за сметка на разходи и/или трансфери по бюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет по Държавния бюджет и субсидии и други текущи трансфери и капиталови трансфери за нефинансови предприятия за 2021 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, информационните технологии 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 2021 г. съдържа:

- Инвестиционна дейност на НКЖИ за 2021 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2021 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2021 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.

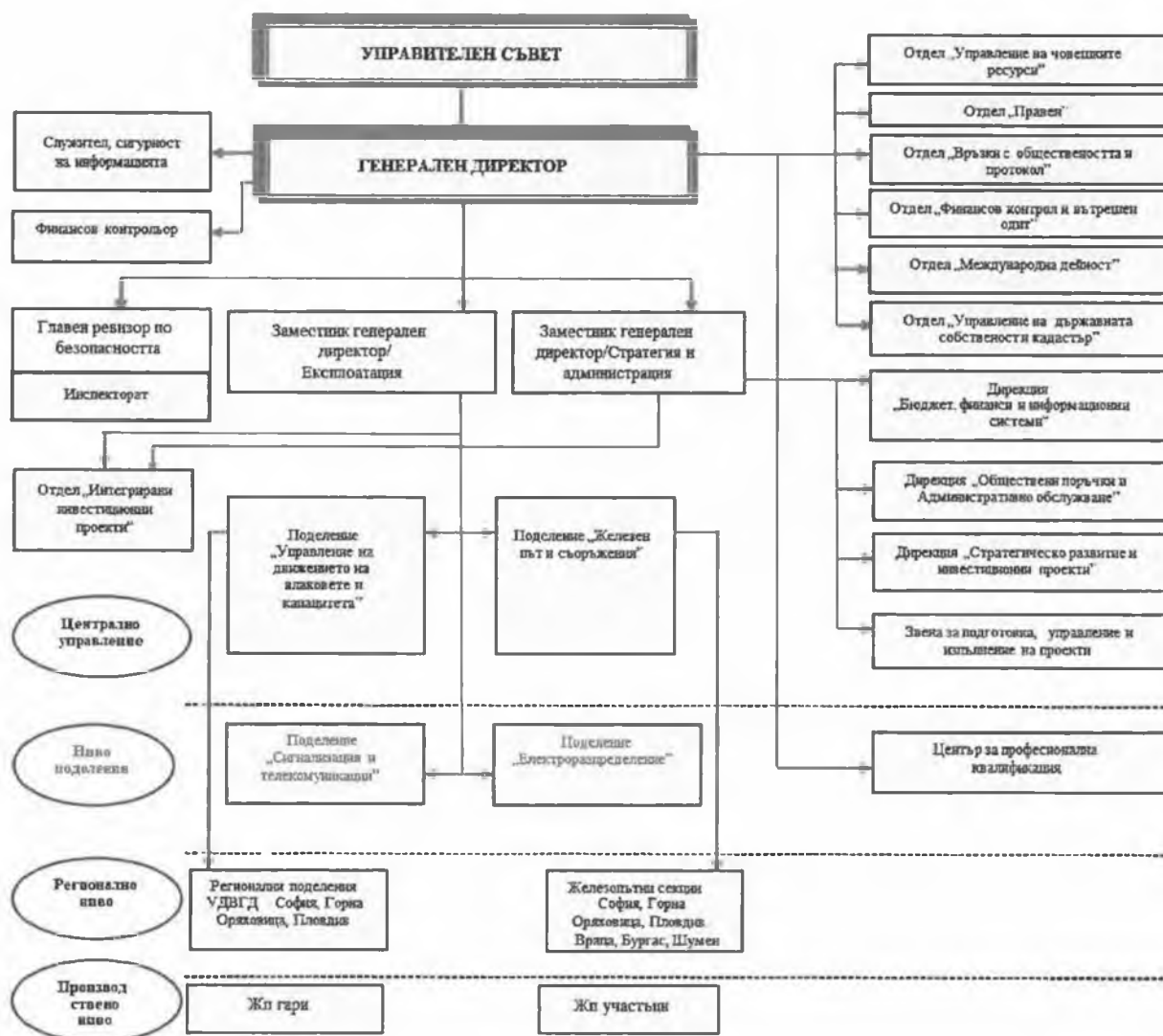
С приемането на Република България в Европейския съюз (ЕС), приетите от Европейския парламент регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на железопътния транспорт имат силата на закон за страната, респ. за железопътните предприятия и НКЖИ.

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 средносрочната бюджетна прогноза за 2021-2023 г. (Решение №778/29.10.2020 г. на Министерския съвет), съгласно която минималната работна заплата за страната през 2021 г. ще достигне 650 лв.

Във връзка с увеличението на минималната работна заплата, договореният механизъм в КТД 2020 г., в сила от 01.01.2021 г. основните заплати на работещите в предприятието определени по този механизъм ще бъдат увеличени с 6,55%.

1.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

На база заявки за обучение за 2021 г. предстои изготвяне на годишна Програма за професионалното обучение на персонала в НКЖИ. И през 2021 г. приоритетно ще бъде

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2021 г.

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.

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
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
1	Договор за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии	януари 2021 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет
2	Изпълнение ангажиментите на работодателя по КТД 2020 г.	Януари-Декември 2021 г.	За изпълнение на социалната програма и увеличение на заплатите съобразно договореното в КТД 2020	Повишаване доходите на персонала
3	Изпълнение на програми свързани с управление и развитие на човешките ресурси; стратегията за човешките ресурси; годишна програма за обучение; за организационни и инвестиционни мероприятия и др.	Януари-Декември 2021 г.	Необходим е финансов ресурс	Ефективно управление на човешките ресурси

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 непрекъснато 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, информационните технологии 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 влаковете трасета, за които е предоставен съответен капацитет.

План за дейността на поделение УДВК през 2021 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 2021 г. Одобрените от ИАЖА размер на ставките е както следва: до 31.01.2021 г. е запазен размера на ставките в сила от 01.03.2020 г., 0,6086 лв. за влакилометър и 0,0021 лв. за брутотонкилометър. В сила от 01.02.2021 г. ставката е 0,6515 лв. за влакилометър и 0,0022 лв. за брутотонкилометър.

Очакваната извършена работа и приходи от такса преминаване, са както следва:

- **Извършена работа по железопътната инфраструктура в натурални измерители 29 774 295 влакилометри и 13 258 932 760 брутотонкилометри в т.ч.:**
 - от пътнически превози – 20 580 767 влакилометри и 4 342 541 878 брутотонкилометри;
 - от товарни превози – 8 273 892 влакилометри и 8 817 383 032 брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – 919 636 влакилометри и 99 007 850 брутотонкилометри.
- **Приходи от такса преминаване – 48 200 000 лв., в т.ч.:**
 - приходи от пътнически превози – 22 850 012 лв.;
 - приходи от товарни превози – 24 537 144 лв.;
 - приходи от изолирани локомотиви – 812 844 лв.

- Разработване ГДВ за движението на влаковете за периода 2021/2022 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 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.
- Продължаване денонощното управление 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.
- 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 е необходимо внедряването на съвременна осигурителна техника при спазването на следните приоритети:
 - Модернизиране на железопътна линия от София до Септември. Изграждане на диспечерска централизация от Скуtare 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.
 - Проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление 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.
 - Новоизграждащите се системи за осигурителна техника в експлоатационните пунктове трябва напълно автоматизирано да управляват, регулират и контролират движението на влаковете, като се предвиди и да позволяват гарите, в участъка в който се изграждат, да може да се предават на местно управление.
- Системите за осигурителна техника, с които управлението на движението на влаковете и маневрената дейност се осъществява чрез въвеждане на отделни команди от оператор (ръководител движение) за всяко едно отваряне на разрешаващ сигнал, не са ефективни в достатъчна степен от гледна точка на съвременните системи за управление на движението на влаковете.
 - 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 енергодиспечери. 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, т.е. check point, 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.

➤ 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 изготвя и разработва при поискване от превозвачите стратегия за модернизация на определени гари с цел задоволяване нуждите от капацитет за превозвача.

През 2021 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.

➤ Разработване и изграждане на „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР).

➤ Въвеждане в редовна експлоатация на гранична комуникационна система между гарите Калотина запад – Димитровград ИЖС.

➤ Въвеждане в реална експлоатация на Товарен железопътен коридор № 10 Алпи – Западни балкани.

2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОТ 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 – 6 456 км, от които:

- **с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 303 км (97,6% от ОРД), в т.ч.:**
 - *дължина на открит железен път – 3 904 км (60,5% от ОРД);*
 - *двойни жп линии – 990 км;*
 - *гарови коловози – 1 409 км.*
- **теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;**
- **теснопътни гарови коловози (760 мм) – 13 км;**
- **гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм) – 15 км.**
- **железопътни стрелки – 6 800 бр.;**
- **железопътни прелези – 757 бр.;**
- **железопътни мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км, в т.ч.:**
 - *със стоманена конструкция – 239 бр., с обща дължина 11,5 км;*
 - *със стоманобетонна конструкция – 707 бр., с обща дължина 29,7 км;*
 - *с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.*
- **железопътни тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;**
- **безнаставов релсов път – с обща разгъната дължина 2 159 км (или 32,8% от ОРД).**

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.

Оценка на техническото състояние на железния път

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 ненаатоварено състояние с измерителни тележки;
- ултразвукова дефектоскопия (ултразвукова дефектоскопия) на релсите и елементите на железопътните стрелки.

Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория

През 2020 г. в съответствие с Договор № 6646/28.11.2019 г. с „ТИНСА“ ЕООД е извършено измерване на геометрията на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120. Внедрената нова лазерно-оптична система на измерване на параметрите на железния път, позволява получаване на по-прецизни резултати от измерването и надеждност на измервателната система.

Оценката на състоянието на железния път при измерването с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 през 2020 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.

Измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки с ръчни измерителни тележки

Железният път се измерва от техническите лица в железопътните секции с тележка ПТ-10, а железопътните стрелки от специалисти на Поделение „Железен път и съоръжения“ – с тележка SGMT5-D.

С тях се измерват и контролират основните параметри:

- за железния път – ниво и междурелсие;
- за железопътните стрелки – ниво, междурелсие и широчини на улете.

Резултатите от измерването са в електронен вид и служат за планиране на работите по железния път и стрелките.

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, заварсни 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. Общият брой на дефектоскопистите е около 37 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 25 дефектоскопа различни модификации.

През 2020 г. е извършена Ултразвукова дефектоскопия, както следва: два пъти по главните железопътни линии и един път по второстепенни железопътни линии, както и на железопътните стрелки на приемно-отправните коловози.

За подобряване на качеството на ултразвуковия контрол по железопътните стрелки са закупени общо 6 бр. нови дефектоскопи за измерване на релсовите стрелкови елементи, в т.ч. 2 новозакупени през 2020 г.

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 регламентирани 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 XX^{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.

Очакванията, че завършването на инфраструктурни проекти, финансирани по оперативните програми на ЕС скоро ще внесе подобрене в експлоатационните условия на мрежата, но не дават повод за оптимизъм по две причини:

- реализацията им постоянно се отлага във времето;
- относителният им дял (като разгънатата дължина) не надвишава 15% от тази на основните направления.

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 2021 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 проектните 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 2021 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.

Очакван ефект

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

- завишаване на скоростта на движение в 5 междугария с обща дължина 34,8 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 900 км;
- подобряване на техническото състояние на железопътни стрелки – 575 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 2021 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 поддържането, модернизацията на съществуващи и строителството на нови устройства и системи на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването (ЕС).

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

Системата за сигнализация осигурява управлението и контрола на движението на железопътните возила, в съответствие с установените изисквания за безопасност, което определя нейната изключителна значимост за железопътната инфраструктура при осъществяване на превозния процес.

Действащите в момента общо 315 броя експлоатационни пункта (298 гари и 17 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: Маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) – 22 бр.; Релейни централизации тип МРЦ – 174 бр.; Електромеханични централизации тип (ЕМЦ) – 33 бр.; Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) – 71 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, 526 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 133 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 274 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 119 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 железопътно 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.

Участъците Подуяне – Белово и Оризово – Стара Загора (страна Пловдив) са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBCAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson. Жп възел Пловдив, включващ гарите Пловдив

разпределителна (изток), Тракия и Филипово е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ. Участъците Септември – Пловдив и Крумово – Свиленград са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice).

Действието на JZG 703 е прекъснато в междугарието Подуяне – Елин Пелин поради строителни дейности.

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 – въведена е в експлоатация Система за контрол на ПЖПС на км 56+670 (контрол на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Септември–Пазарджик – въведена е в експлоатация Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Тодор Каблешков–Стамболийски – въведена е Система за контрол на ПЖПС на км 141+800 двупътна (контрол на габарит, загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).
- В междугарието Пловдив разпределителна изток–Крумово – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна.
- В междугарието Ябълково–Димитровград – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228.
- В междугарието Димитровград–Нова Надежда – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239.
- В междугарието Димитровград–Хасково – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Юг на км 3+874.
- В междугарието Любимец–Свиленград – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Запад на км 291+183.
- В междугарието Свиленград–Капъкуле – въведена е Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Изток на км 302+000.
- В междугарието Маноле–Белозем – въведена е 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, или около 50% от необходимото покритие на железопътни линии. 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 телефонно-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. Повечето са руски тонални диспечерски системи от 60-те и 70-те години на миналия век. Все повече навлизат цифрови гарови концентратори за оперативно – диспечерски връзки и към края на 2020 г. те са монтирани на 79 гари по първа, втора, четвърта и пета главни железопътни линии.

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи, НКЖИ има изградени специализирани влакови диспечерски и маневрени радио връзки. В честотен диапазон 450 MHz покриват 1769 км (всички главни магистрални железопътни линии) от железопътната мрежа и са предназначени за комуникация на локомотивните машинисти с дежурните ръководители по гарите и влаковите диспечери, а в честотен диапазон 150 MHz - за осигуряване маневрената дейност в района на гарите. По железопътна линия София–Свиленград е изградена система за цифрови радио връзки по стандарт GSM-R.

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: 287 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 714 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 чакалните и сградния фонд, където не е извършена ремонтна дейност на осветлението, електроинсталациите НН и главните разпределителни табла са в незадоволително състояние.

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 скъпоструващото гориво и консумативи за дизелови агрегати.

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 2021 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2021 г. е разчстена 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 2021 г., по източници на финансиране е както следва:

✓ *Със средства от капиталов трансфер:*

- Обекти, които се очаква да продължат през 2021 г.:
 - Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.
 - 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.
 - Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора.
 - Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в железопътен участък София – Карлово.
 - Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства.
 - Модернизация и подмяна на съществуващи графопостове.
- Обекти, които се планират да бъдат стартирани през 2021 г.:
 - Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа.
 - Модернизация на железен път и системите за сигнализация, телекомуникации и електрозахранване в гарите: Струмяни, Сандански, Дамяница, Генерал Тодоров, Петрич и Кулата, както и дистанционното им управление.
 - Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в три броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в гарите: Бов, Плевен и Раднево по обособени позиции.
 - Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – по обособена позиция 3.
 - Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии на цифрова телекомуникационна мрежа и системи в жп участък Пловдив – Свиленград.
 - Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов - Мездра юг, подмяна на обикновена със скоростна сигнализация на гара Лакатник и пресъоръжаване на ръчни прелези и електрически бариери в участъка с нова апаратура.

- Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Желю войвода по 3-та главна железопътна линия – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси.

- Модернизация на междугаровата осигурителна техника в участъка Телиш - Горна Оряховица по 2-ра железопътна линия и в участъка Горна Оряховица - Янтра по 4-та железопътна линия и подмяна на табла за далечна информация (ТДИ) на всички прелези в участъците с такива работещи по оптична преносна среда.

- Инженеринг на ОТ в гарите Кремиковци и Яна, подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, ново токозахранване на МРЦ, подмяна на светофори, кабелна мрежа и пресъоръжаване на електрическата бариера в гара Кремиковци с нова апаратура".

✓ *Със средства на Компанията за 2021 г.:*

- Доставки на материали, оборудване и апаратура.

- Доставка на почистващи, дезинфекционни и хигиенизиращи препарати и средства за почистване.

- Доставка на цифрова система за осъществяване на видеоконферентни комуникации за оперативно-диспечерските звена и управленски структури на НКЖИ в страната.

- Техническо обслужване, прегледи, застраховки, винетки за транспортните средства, охрана, СОТ и др.

- Горива, дизел, бензин, газ и газьол.

- Разходи за електроенергия.

- Ремонт на сгради, съоръжения и апаратура.

- Изграждане и въвеждане в експлоатация на GPS система за мониторинг и контрол на разхода на горивата на машини тежка пътна механизация, моторни влекачи, строителна и автотранспортна техника и услуга за абонамент и месечни отчети.

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.

Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП) експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, 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 49 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.

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.

Работните средства за поддръжка на контактната мрежа са релсовите самоходни специализирани машини. Механичните параметри на контактната мрежа се контролират с измерителни мобилни лаборатории 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.

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 компенсирания 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.

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 2021 година

Поделение „Електроразпределение“ събира 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. С решение № Ц-30 от 01.07.2020 г. КЕВР утвърди цена за тягово разпределение на НКЖИ в размер на 135,24 лв./MWh без ДДС, която влезе в сила от 01.07.2020 г. При определяне на цената по методиката на КЕВР не са включени преките разходи за поддръжка, ремонт и амортизация на контактната мрежа. Очаквани приходи от цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт в размер на 39 200 000 лв. без ДДС.

С реализираните приходи ще се покрият експлоатационните разходи на поделението за заплати, 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 50,40 лв./MWh, в сила от 19.11.2019 г. и в размер от 56,93 лв./MWh, в сила от 01.02.2021 г. Планираните приходи са на база 289 822 MWh прогнозна консумирана тягова електрическа енергия.

Очакваните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 16 500 000 лв. без ДДС.

Инвестиционна програма

За 2021 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

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 електрическия 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 електрическия 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).

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 произтичащите от тях стандарти и европейските норми).

Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

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, компенсирани устройства, подмяна на носещите възети 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 механизация 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. Баластоуплътнителни – 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). 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, хросторези и др.

✓ Автомобилен парк, в т.ч.: Леки автомобили – 56 бр. Микробуси и лекотоварни автомобили – 118 бр. Автобуси – 35 бр. Товарни автомобили над 3,5 т. – 184 бр. цистерни за превоз на гориво, кранове, фадроми, багери на автомобилен ход 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.

✓ Карьера 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 2020 г. бяха доставени два броя нови моторни влекачи OBW 100.300, чрез тях подделение ЖПС ще подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности свързани с поддържането на железния път, но този брой нови влекачи е безкрайно 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 поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2 000 000 лв.

Особено показателен е проблемът с длъжността „реvisor-вагони“. Ревизорите на вагони единствено имат право да извършват ремонт и ревизия на ходовата част и спирачната система на машините и вагоните. Нормативната база за поддържане на специализираните машини, влекачите и вагоните задължително изисква да има правоспособни „реvisor-вагони“.

Дългият период на експлоатация и ограничените финансови ресурси, както и това, че разходите за поддържане 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 поддържане 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

Поделение 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 на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на Поделение СиТ, се състои от 123 бр. моторни превозни средства, както следва: 99 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.

Поделението 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. Изграден е резервен диспечерски център за работа при кризисни условия.

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 (ППЗЗКИ). 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 по понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура. Осъществява се превантивна дейност по поделенията, както следва:

Железен път и съоръжения: Извършва се обезопасяване на слаби места чрез обрушване, полагане на предпазни мрежи и укрепване на скални откоси, неотложни мероприятия за отводняване на железния път, изграждане на дренажни системи в железопътни тунели. Предприети са 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: Осигурен е оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура. Резервирани са системите на осигурителната техника, с което е осигурена устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.

Електроразпределение: С цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията се извършва обновяване на съоръженията на контактната мрежа, както и на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове.

Изпълняват се 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 83 бр. системи за видеонаблюдение, от които 22 бр. са на железопътни гари София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катунца, 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, като предстои сключване на нов договор, с избран изпълнител след проведена обществена поръчка съгласно Закона за обществени поръчки.

2.8 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 ангажменти 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 влагане на строителни продукти в строежите на Република България при проектирането на строежите се предвиждат, а при изпълнението им – се влагат строителни продукти, осигуряващи изпълнението на основните изисквания към строежите, определени в приложение I на Регламент (ЕС) № 305/2011, 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;
- ✓ намаляване скоростта на движение при преминаване през стрелките в гари;
- ✓ залесяване на откосите в границите на отчуждението на НКЖИ;
- ✓ изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

2.9 *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 и Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

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). Двама 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 2021 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 67 700 000 лв., в т.ч.: 48 200 000 лв. от такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 16 500 000 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 2021 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 2021 г. предвидените средства за субсидии са в размер на 195 000 000 лв. Съгласно ПМС № 113 от 29.03.2021 г. субсидията за 2021 г е намалена на 193 380 400 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 2021 г. средствата за капиталови трансфери от държавния бюджет са в размер на 140 000 000 лв. Съгласно ПМС № 113 от 29.03.2021 г. капиталовия трансфер за 2021 г е намален на 138 837 200 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, надежността и удовлетворенето 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 инфраструктурата. Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Механизъм 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. В тази връзка, България е в процедура по разработване и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ).

Основната цел на Плана за възстановяване и устойчивост е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията. В преследването на тази цел са групирани 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.

Планът е структуриран в четири стълба:

- Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж – 20% 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 – 37% от ресурсите по Плана.
- Свързана България – акцентираш върху осигуряването на предпоставки за повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, въз основа на специфичния местен потенциал – 22% от ресурсите по Плана.
- Справедлива България – със специален фокус върху групите и лицата 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 – 21% от ресурсите по Плана.

НКЖИ участва в НПВУ с 3 големи проекта на обща индикативна стойност около 728 млн. лв., които допринасят за изпълнението на всяка една от целите, които са заложили в Трети стълб „Свързана България“ на Плана. Очаква се до средата на 2021 г. да бъде одобрена от ЕК окончателната версия на документа, както и окончателния обхват на проектите на НКЖИ.

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, информационните технологии 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	98 446 521
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	38 946 557
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	20 134 528
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	1 548 609
Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	3 075 575
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница (проект 8)	3 439 660
Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе-Варна (проект 11)	31 301 583
52-00 Придобиване на дълготрайни материални активи	40 390 688
52-03 Придобиване на друго оборудване, машини и съоръжения	7 290 740
Доставка на жп механизация	7 290 740
52-04 Придобиване на транспортни средства	3 370 600
Доставка на тежкотоварни автомобили	3 370 600
52-06 Изграждане на инфраструктурни обекти	29 729 348
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	16 801 348

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2021 г.

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	ЛЕВА
Съфинансиране на НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волуяк“	10 000 000
Съфинансиране на НКЖИ за проект: „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“	2 788 000
Съфинансиране на НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“	140 000
ОБЩО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	138 837 200

Капиталовите трансфери за 2021 г. на НКЖИ ще бъдат изразходвани в следните проекти:

- *Проект 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“*

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 3, са в размер на 38 946 557 лв.

Проект 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието 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 11 015 000 лв.

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт железният път в междугарието Стражица – Славяново текущ път № 2 от км 336+000 до км 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 3 878 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, добаластирание 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.

Ефект от изпълнението на строително-монтажните работи:

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.
- Намаляване на времепътуването с около 1,18 минути.

Обект № 2. „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа“

Предвидените средства са в размер на 5 997 340 лв.

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 г. е изготвен идеен проект за реконструкцията на гара Своге от „Транс гео“ ООД, като същият е приет на експертен съвет от НКЖИ София. 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 междугарието Каспичан - Провадия път № 2 с механизация на ЖП Секция Враца“

Предвидените средства са в размер на 7 350 217 лв.

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 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.
- Завишаване скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/час и намаляване времепътуването 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 поддръжане на железния път и съоръженията.
- Намаляване на времепътуването.

Обект № 4. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м“

Предвидените средства са в размер на 2 847 000 лв.

Междугарието Христо Даново – Сопот и двете му прилежащи гари са част от 3-та главна жп линия Илиянци – Карлово – Карнобат – Варна фериботна и се намира в административна област Пловдив, на територията на общините Карлово и Сопот.

Трета главна железопътна линия е основна връзка между металургичните предприятия съседни с нея и пристанища Бургас и Варна.

Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот, както и на коловозите, продължение на текущия път в гарите, железният път е с влошено техническо състояние.

Настоящият обект предвижда подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+843 (начало стрелка № 1 в гара Христо Даново) до км. 143+752 (начало стрелка № 2 в гара Сопот) с дължина 12 909 м, коловоз № 1 текущ път в гара Христо Даново с полезна дължина 700 м, коловоз № 1 текущ път в гара Сопот с полезна дължина 713 м, както и стрелки с №№ 1, 2, 3 и 4 в гара Христо Даново и стрелки с №№ 1, 2, 3 и 4 в гара Сопот.

За железният път в междугарието и текущия път в гарите 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 нормативните документи и гарантиране сигурността на влаковото движение.

В момента скоростта по книжка разписание е:

- от гара Христо Даново до спирка Иганово – 100 км/ч.;
- от спирка Иганово до гара Сопот – 80 км/ч.;

Постоянни намаления на скоростта:

- от км 132+600 до км 133+000 – скорост 40 км/ч. с фронт 400 м.
- от км 137+650 до км 143+750 – скорост 70 км/ч. с фронт 6100 м.

Временни намаления на скоростта:

- от км 130+843 до км 131+128 – скорост 60 км/ч. с фронт 285 м.
- от км 132+300 до км 132+600 – скорост 40 км/ч. с фронт 300 м.

Целта на подновяването е достигане на проектната скорост, която за двете отсечки е 120 км/ч. 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:

- 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.
- Намаляване на времепътуването от 11,25 минути (11 минути и 15 секунди) на 7,30 минути (7 минути и 18 секунди) с 3,95 минути (3 минути и 57 секунди).

Обект № 5. „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 6 450 м с механизация на ЖП Секция Враца“.

Предвидените средства са в размер на 3 870 000 лв.

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 г. 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 железният 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 75 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 № 6. „Изграждане на предпазна ограда и видсонаблюдение в междугарието Илиенци-Курило, в дясно на път № 1 (преди и след спирка Кумарица)“.

Предвидените средства са в размер на 500 000 лв.

Изграждането на предпазната ограда е необходимо с цел недопускане на нерегламентирани 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 НКЖИ.

Обект № 7. „Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение за отчитане на дейността на наличен състав и регистриране на различни промени в заобикалящата железопътна среда в междугарието Черниче-Пейо Яворов по V жп линия“.

Предвидените средства са в размер на 3 000 000 лв.

За повишаване безопасността на движение на влаковете и ефективността на работещите в Компанията е целесъобразно изграждането на единна информационна система. Системата съдържа две основни подсистеми - за наблюдение на опасни участъци и за проследяване на работата на персонала на Компанията. Автоматизираната сензорна система за наблюдение

(АССН) отчита дейността на наличния състав и регистрира опасните промени по железопътното трасе. Поради сложността на системата, както и поради липсата на опит на Компанията в тази област е целесъобразно изграждането да стане поетапно на отделни участъци, съобразно наличието на слаби места и степента на риск за произшествия. Участъкът от железопътното трасе по Кресненското дефиле от гара Черниче, км 143+153, до гара Пейо Яворов, км 158+153 е с обща дължина 15 километра, с особено опасни участъци (слаби места) по трасето с дължина около 1,43 км.

Изграждането на автоматизираната сензорна система за наблюдение (АССН) ще доведе до постигане на следните специфични цели:

- Обезпечаване и повишаване на безопасността на превозите и качеството на превантивните мерки за намаляване и недопускане на произшествия и инциденти.
- Повишаване на ефективността на работните екипи.
- Повишаване на продуктивността на работните екипи чрез управление на изпълнението на работните задачи в реално време.
- Намаляване на разходите за ремонт на железопътната инфраструктура.
- Намаляване на разходите чрез предотвратяване на инциденти по железния път.
- Намаляване на опасността за околната среда при превозване на опасни товари.

Обект № 8. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура от км. 257+250 до км. 260+650 по 3-та главна жп линия в междугариято Твърдица – Шивачево и от км. 271+040 до км. 271+480 в междугариято Шивачево - Гавраилово“.

Предвидените средства са в размер на 3 400 000 лева.

Състоянието на железния път не позволява движение на жп возила и в двете междугария, поради което влаковете се движат по обиколни маршрути и се извършва трансбордиране на пътници. За възстановяване на нормалната експлоатация на железния път в междугарията Твърдица – Шивачево и Шивачево – Гавраилово е необходимо да се извършат следните възстановителни действия: Механизиран демонтаж на железен път с релси тип 49, траверси СТ-6 и еластично безподложно скрепление SKL-14, натоварване и транспорт до гара Твърдица; Подравняване на съществуваща баластова призма; Полагане на нов железен път по звеневи способ с релси тип 60 с нови стоманобетонени траверси СТ-6, оборудвани с еластично скрепление; Механизирано укрепване на железен път след полагане; Механизирана пресявка на железния път, след полагане на новите звена; Укрепване и баластиране на железния път; Поправка на железния път по ос и ниво; Направа на безнаставов релсов път.

С изпълнението на аварийния ремонт в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт на железния път ще се гарантира сигурността и безопасността на влаковото движение, възстановяване на разрушените елементи на железния път, скоростни условия гарантиращи устойчив график за движение на влаковете, капацитет на трафика даващ възможност за ефективно използване капацитета на железопътната мрежа и възстановяване на пропускателната способност на жп линията.

Обект № 9. „Неотложно укрепване на долното строене на железния път в междугариято Мездра -Роман, път №2, в участъка от км 95+243 до км 95+657 с дължина L=414 м и от км 98+280 до км 98+580 с дължина L=300 м от 2-ра жп линия“.

Предвидените средства са в размер на 967 000 лева.

На 14.01.2021 г. вследствие на продължителни валежи и рязко покачване нивото на високи води на р. Искър се констатира скъсана предпазна земно-насипна дига при км 95+400 в междугарието Мездра-Роман, път №2 и пренасочване на речното течение по новообразувал се речен ръкав, в близост до насипа на жп линия. Налице са ерозионни процеси и подкопаване на петата на насипа. На км 98+300 в същото междугарие се констатира подкопани речни брегове, вследствие на скъсан съществуващ земен път и отмиване на петата на насипа. И двата участъка са определени, като опасни, с предпоставки за преустановяване на движението на влаковете в междугарието Мездра-Роман по път №2. Участъка от км 95+400 до км 95+600 и участъка от км 98+300 до км 98+420 са класифицирани като аварийни.

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.

• **Проект 4: „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 4, са в размер на 20 134 528 лв.

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 2 740 353 лв.

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 г. 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 г.

Предвидените средства са в размер на 1 714 828 лв.

Съществуващата телекомуникационна мрежа на 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 2019-2021 г.

Предвидените средства са в размер на 1 038 101 лв.

Във връзка с електрификация 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 хранване на апаратурата за сигнализация и телекомуникации.

Обект № 4. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград-Нова Загора част „ЕРП“. Обектът е преходен 2016-2021 г.

Предвидените средства са в размер на 2 550 000 лв.

Ще се извърши преустройство на въздушни линии 0,4 кв, 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 г.

Предвидените средства са в размер на 7 000 809 лв.

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 г.

Предвидените средства са в размер на 3 093 748 лв.

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 своевременно 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 г.

Предвидените средства са в размер на 120 000 лв.

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 електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ жп гара Стамболийски“

Предвидените средства са в размер на 49 806 лв.

В ход е нова насока за развитие на възобновяемите енергийни източници в Европа, която предвижда рязко нарастване на техния дял за покриване на промишлените енергийни нужди. Преките ползи са свързани с намаляване на енергийната зависимост. Развитието на ВЕИ допринася за опазването на околната среда.

Очакваният ефект от използване на възобновяеми енергийни източници, е намаляване себестойността на консумираната електроенергия. Поръчката ще включва изграждане на соларен парк и алтернативно електрозахранване на жп гара Стамболийски въз основа на съвременни технологии, базирани на възобновяеми източници на електроенергия, което да гарантира непрекъснато и качествено електрозахранване.

Обект № 9. „Оптическа кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен бряг – обособена позиция 3: „Цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен бряг от 2-ра главна жп линия“. Обектът е преходен 2021-2024 г.

Предвидените средства са в размер на 1 008 883 лв.

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 оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ, както и нуждите на лицензирани жп оператори и превозвачи.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка и замяната 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 № 10. „Възстановяване и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии“.

Предвидените средства са в размер на 810 000 лв.

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 № 11. „Модернизация на железен път и системи за сигнализация, телекомуникации и електрозахранване в гарите Струмяни, Сандански, Дамяница, Генерал Тодоров, Петрич и Кулата, както и дистанционното им управление“.

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

Целта на обекта е подмяна на гаровата централизация РУКЗ на гари Сандански и Струмјани с нова релсна централизация тип ЕЦМ с контрол на пътните участъци с броячи на оси. Управлението на гаровата централизация ще се извършва и визуализира компютърно. Обекта предвижда и пресъоръжаване на бариерите в двете гари с нова апаратура за електрическа бариера. Също така ще се изгради дистанционно управление на гарите: Струмјани, Сандански, Дамяница, Генерал Тодоров, Кулата и Петрич.

Обект № 12. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Карлово-Пловдив по 3-та главна и 82-ра жп линии“ – по обособени позиции.

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

Съществуващата телекомуникационна мрежа на 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. Обектът предвижда рехабилитация на контактната мрежа в участъка. В частта оптична кабелна мрежа обектът включва инсталиране на 210 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.

Обект № 13. „Модернизация и рехабилитация на системите за ОТ, ТК и ЕС в три броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в гарите: Бов, Плевен и Раднево“ – по обособени позиции.

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

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 Поделение „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 № 14. „Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов-Мездра юг, подмяна на обикновена със скоростна

сигнализация на гара Лакатник и пресъоръжаване на ръчни прелези и електрически бариери в участъка с нова апаратура“

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

Участъкът е с интензивно влаково движение. В момента гара Реброво се пресъоръжава с броячи на оси и преустройство за обезличено движение. Предстои пресъоръжаване на гари Своге и Бов с нови МРЦ и обезличено движение. Настоящият обект продължава участъка по 2-ра жп линия в района на Искърското дефиле за обезличено движение и подмяна на РТВ в гарите.

Обект № 15. „Модернизация на междугаровата осигурителна техника в участъка Телиш-Горна Оряховица по 2-ра жп линия и подмяна на ТДИ на всички прелези в участъците с такива работещи по оптична преносна среда“

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

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 Поделение „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. В инвестиционната програма на поделението, с цел рехабилитация и модернизация на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са включени за изпълнение по стопански начин в периода 2018 – 2025 г. няколко обекти.

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 № 16. „Инженеринг на ОТ в гарите Кремиковци и Яна, подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, ново токозахранване на МРЦ, подмяна на светофори, кабелна мрежа и пресъоръжаване на електрическата бариера в гара Кремиковци с нова апаратура“

Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

Целта на обекта е съществуващите релсови вериги да бъдат заменени с нова система пътни датчици - броячи на оси за установяване на заетост / свободност на пътните и стрелкови участъци. В обхвата на обекта ще бъдат включени и подмяна токозахранването, кабелната мрежа, светофорите в двете гари и пресъоръжаване на ЕБ в гара Кремиковци с нова апаратура. С реализирането на обекта ще се намали броя на отказите в гаровите централизации, което ще доведе до намаляване на субективния фактор при управлението на движението на влаковете.

Обект № 17. „Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София-Радомир-Гюешево“
Предвидените средства са в размер на 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа през 1998/1999 г. В експлоатация е от 20 години (при нормален експлоатационен живот на апаратурите - 10 години). Не се произвеждат и поддържат резервни части. Цифровата апаратура е морално и технически остаряла, но е необходимо да се осигурява непрекъсната и надеждна работа на ТК мрежа на 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 № 18. „Доставка 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 1 000 лв. За стартиране на ОП по ЗОП.

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 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.

• **Проект 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по проект 5, са в размер на 1 548 609 лв.

В железопътната инфраструктура в експлоатация са 54 бр. тягови подстанции, от които 14 броя са на съвременно техническо ниво. Останалите подстанции са изградени през периода от 1962 г. до 1990 г. Съоръженията в тях са морално и физически остарели с ниска надеждност, изискващи чести ремонти и много средства.

Обект № 1. „Ремонт на тягови трансформатори“.

Предвидените средства са в размер на 1 498 609 лв.

През 2021 г. е предвидено да се извърши ремонт на 6 бр. тягови трансформатори.

Обект № 2. „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция и SCADA Твърдица“.

Предвидените средства са в размер на 50 000 лв.

С реализирането на обекта 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 електрическия 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.

- 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 ТПС, 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).
- 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 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“**

Средствата предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 7, са в размер на 16 801 348 лв.

Обект № 1. „Жп тунел №1 в участъка Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108“
Предвидените средства са в размер на 11 179 760 лв.

Обектът е преходен от 2013 г. Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2021 г са предвидени геодезически измервания в жп Тунел 1, с които се цели гарантиране сигурността и наблюдаване за евентуални деформации и преодоляване на последствията от тях. Плануваните измерванията са два пъти месечно. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в НКЖИ се внася доклад за техническото състояние на тунелната конструкция.

Тунел №1 в участъка Лозарево-Прилеп представлява двупътен железопътен тунел с дължина 2811 м, от които 2426 м се изграждат по тунелен способ (взривен метод – NATM изпреварваща калота ~ 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 дължината на железния път се намалява с 5 км, 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 преди тунел 1, непригодността му да изпълнява функциите на долно строене на новата жп линия и е взето решение от км 18+560 до км 19+450 насипът да бъде премахнат и на негово място да бъде проектирана и изпълнена естакада. Към момента НКЖИ притежава работен проект за изпълнение на естакада 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“. Обектът е преходен.

Предвидените средства са в размер на 361 976 лв.

Възниква необходимост от изпълнение на обекта поради задължителния характер на забележките за отстраняване произлезли от Решение № 3-3/2014 г. 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 5 290 м“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 156 034 лв.

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 монгирането 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 5 103 578 лв.

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 (МРЦ) тип WSSB – GS I на гара Синдел-разпределителна е въведена в експлоатация на 08.03.1966 г. 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 НК ЖИ и повишаване на безопасността на движението на влаковете, комисия, назначена от Генералния директор на НК ЖИ 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“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 8, са в размер на 3 439 660 лв.

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 2 941 751 лв.

В междугарието Копривщица-Стряма е изграден най-дългия 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. За 2021 г. са предвидени средства за изготвяне на проект за рехабилитация на тунела, в който да бъдат предложени иновативни решения за изпълнение на ремонтни дейност, 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 времепътуването и повиши комфорта на пътуване.

Обект № 2. „Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в района на гара Копривщица по III жп линия“.

Предвидените средства са в размер на 497 909 лв.

Състоянието на не ремонтираната входна гърловина на гара Копривщица и частта от железния път в непосредствена близост, е разположена върху две мостови конструкции, които не попадат в обхвата на дейностите по проекта за рехабилитация на железния път в Тунел № 7 (Козница), което е известно на експлоатационното поделение на железопътната инфраструктура, поради което са наложени скоростни ограничения при преминаване до 40 км/ч, за гарантиране на носимоспособността на железния път. Необходимостта от разработка по нов проект за коловозно развитие на гара Копривщица е продиктувана от оптимално вписване на нормативен габарит 1-СМ2 в очертанията на Тунел № 7, след гара Копривщица (по посока на километража). Тези промени налагат цялостна промяна на коловозното развитие в изходната гърловина на гарата, за да бъде възможно постигане на изискваната в техническата спецификация проектна скорост от 100км/ч за участък Копривщица – Стряма (Тунел № 7).

• **Проект 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 11, са в размер на 31 301 583 лв., разпределени за обекти в междугария и гари.

➤ **Проект 11.1: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна в междугария“**

Средствата предвидени за усвояване по Проект 11.1 са в размер на 17 565 870 лв.

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Самуил-Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по 1X-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на 2 744 424 лв.

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 граничещо 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 9 688 446 лв.

Изчерпан е лимита 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 движението 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 междугарието Русе разпределителна-Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 382 м“.

Предвидените средства са в размер на 4 800 000 лв.

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 междугарието Русе разпределителна – Образцов чифлик. Теренът през който преминава железния 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 стоманобетонни 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 70 км/час. Проектна скорост 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 333 000 лв.

В следствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт 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, 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.

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.

➤ **Проект 11.2: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна в гари“**

Средствата, предвидени за усвояване по Проект 11.2 са в размер на 13 735 713 лв.

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 837 561 лв.

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 841 041 лв.

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 льос. 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 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 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 3 500 000 лв.

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 1 500 000 лв.

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 1 500 000 лв.

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 фундаменти на стълбовете попадат извън отчуждението на 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 Сеново от км 46+848 до км 47+817 по IX-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на **3 305 316 лв.**

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 м), и между втори и трети коловоз (дължина 82 м). 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. Намаление 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 № 7. „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 **2 251 795 лв.**

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.

• *Проект 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“*

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по Проект 20, са в размер на 3 075 575 лв.

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 привечдането 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 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.

За 2021 г. 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 Тулово“, „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“, „Ремонт покрив водонапорна кула, козирка, приемно здание гара Хитрино“, „Помещение ръководител движение в гара Каспичан и премахване на три броя дървета в гара Дралфа“, „Обезопасяване приемни здания, ремонт перони, направа подходи, бетонови площадки, доставка и монтаж метална конструкция, тип автобусни спирки в жп спирките Долни вит и Божурица“, „Ремонт приемно здание, първи и трети перон гара Суворово“, „Ремонт втори и трети перони и понижаване на първи в областта на преходното мостче на гара Столник“, „Ремонт покрив, ръководител движение и изграждане на тоалетна за пътници гара Пейо Яворов“, „Ремонт втори и трети перони и понижаване на първи в областта на преходното мостче на гара Антон“, „Ремонт покрив и фасада РП Гълъбник“, „Частичен ремонт приемно

здание гара Веринско“, „Ремонт на Цех производствен район София“, „Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан“, „Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе“, „Ремонт четно /баия/ г. Ямбол с идентификационен № 87374.510.148.3“, „Ремонт четно помещение на гара Съединение в жп участък Филипово“, „Ремонт на служебни помещения ползвани от ССТ София в ПЗ на жп гара Мездра“ и „Ремонт на сгради в района на гара Каспичан – МРЦ, АТЦ, Трафопост и МАП гара Плиска община Каспичан“ и „Ремонт на сграда МРЦ Ресен“.

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 през 2021 г. по проекта, са в размер на 7 290 740 лв.

Обект № 1. „Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи „тежък тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“

Предвидените средства са в размер на 1 090 740 лв.

Железопътни моторни влекачи (ЖМВ) са предназначени да осигуряват комплекс от дейности, които са съществена част от механизираното поддържане на железопътната инфраструктура на Република България.

Поделение „Железен път и съоръжения“ извършва поддържане, подновяване и ремонт на железния път чрез специализирана железопътна техника, в това число и с 55 моторни влекачи, чрез които се осъществяват транспортни и товаро-разтоварни дейности. Всички влекачи са в експлоатация повече от 35 години. Поради „преклонната“ им възраст експлоатацията им е свързана с много проблеми и големи разходи за ремонти, резервни части, горива и масла.

Съществуват и сериозни проблеми с доставките на резервни части и извършването на средни и капитални ремонти на същите.

Влекачите трябва да бъдат новопроизведени (не по рано от 2018 г.) на базата на стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат въведени в експлоатация в Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба 57 от 9.06.2004 г. и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация на Възложителя. Двата влекача да са от един и същи тип, марка, модел. Единият влекач ще бъде снабден и с монтиран снегорин.

Обект № 2. „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 500 000 лв.

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 № 3. „Доставка на нова „лека“ железопътна механизация“.

Предвидените средства са в размер на 200 000 лв.

Обект № 4. „Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 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 3 000 000 лв.

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.

Обект № 5. „Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 броя релсови самоходни специализирани машини за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа, оборудвани с пантограф за почистване на лед, кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства“.

Предвидените средства са в размер на 2 500 000 лв.

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, оборудвани с пантограф за почистване на лед, ще е възможно да се намали времето, необходимо за почистване на обледенените контактни проводници, което от своя страна ще гарантира качествено токоснемане и движението на пантографите. Също така 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“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2021 г. по проекта, са в размер на 3 370 600 лв. 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) в поделенията на НКЖИ.

Очаквания ефект от доставката на тежкотоварните автомобили е следния:

1. Във всички поделения на 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.
2. Ще се намалят експлоатационните разходи за ГСМ, резервни части и консумативи, както и ще позволи ангажирането на по-малко персонал при товаро-разтоварната дейност.
3. Ще се сведе до минимум поддръжката от техническите звена на новозакупените товарни автомобили.
4. Ще се повиши ефективността при доставката, разпределянето по места и складирането на различните жп материали, използвани в ежедневната работа.
5. Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).
6. Гарантиране безопасността на превозите по републиканската автомобилна мрежа.

7. 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 НКЖИ за обект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Волюяк – София“**

Средствата предвидени за усвояване през 2021 г. по проекта, са в размер на 10 000 000 лв. Инвестиционна стойност на проекта – 203 819 092,05 лв. без ДДС.

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

Обхват на проекта:

Проектът включва модернизация и обновяване на съществуващия 9,925 километров двоен железопътен участък от София (вкл.) до Волюяк (вкл.), по протежение на Товарен железопътен коридор №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 НКЖИ за проект: „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“.**

Средствата предвидени за усвояване през 2021 г. по проекта, са в размер на 2 788 000 лв.

Рехабилитацията на железопътната инфраструктура включва подмяна на долното и горното строене на железния път на товарен коловоз „Връзка Изток-Запад“, подмяна на прилежащите стрелки и изграждане на нова “S”-ова връзка между коловоз „Връзка Изток-Запад“ и Първи изтеглителен коловоз. Обхватът на проекта е от край стрелка № 20 (гара Владимир Павлов) до край стрелка № 103 в гара Бургас.

С изпълнението на проекта товарните влакове за гара Бургас запад и за Порт Бургас ще могат да се подават директно от гара Владимир Павлов, без необходимост от допълнителни маневрени придвижвания. Значително ще бъде улеснена маневрената дейност на гара Бургас. Изпълнението на проекта ще допринесе за свързването на „БМФ Пристанище Бургас Изток II“ с основната национална и Транс-европейска мрежа, по-специално с коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, като по този начин ще се улесни товарният транспорт между морското пристанище и вътрешните връзки.

Основна цел е подобряване на връзката на гара Владимир Павлов с пристанище Бургас запад. С рехабилитацията на връзката ще се осигури възможност за директно подаване на товарите от/за гара Владимир Павлов за/от Бургас запад. Това ще даде възможност на товарните влакове за маневри между коловозите, като по този начин се увеличи количеството на транспортираните стоки от и към „Пристанище БМФ Бургас“.

Реализацията на проекта ще допринесе за:

- развитие на инфраструктура за директен сухоземен и морски достъп, включително вътрешните връзки;
- осигуряване на достъп до вътрешните пристанища и връзки между пристанищата и железопътните участъци на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- свързването на „БМФ Пристанище Бургас“ с основната национална и Транс-европейска мрежа, по-специално с коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, като по този начин се улесни товарният транспорт между морското пристанище и вътрешните връзки, както и за постигане на интеграция между морския и железопътния транспорт;
- увеличаване приноса на пристанищата за постигане на устойчива европейска мрежа за товарен транспорт, по-специално за коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- подобряване общото състояние на товарната железопътна инфраструктура;
- повишаване на безопасността по рехабилитираната линия и осигуряване на оперативна съвместимост.

• **ПРОЕКТ: „Съфинансиране на НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“**

Предвидените средства за археология са в размер на 140 000 лв.

Предложената Дейност е част от Глобалния проект, който има за цел да отстрани съществуващите затруднения между София и Септември, чрез модернизиране на съответната железопътна отсечка. Чрез нея ще се осъществи цялостното модернизиране на линията София – Пловдив и ще разреши едно от основните затруднения пред Паневропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, намираща се на пътя на най-кратката връзка между Западна и Централна Европа, Близкия Изток и Азия.

В резултат на изпълнението на проекта се подобрява двойната линия от 24,4 км и поддържаща инфраструктура по жп линия Костенец-Септември, съгласно изискванията на TEN-T.

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.

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 2021 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“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“

- **Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец - фаза 1“**

Стойност на проекта – 1 179 682 010 лв. без ДДС

Стойност по ДБФП – 1 084 999 272 лв. без ДДС

(средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ в размер на 539 523 482 лв. и необходими средства за изпълнение на дейности по ПТС в размер на 640 158 528 лв.)

Планирани дейности през 2021 г.:

- До края на 2021 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.
- Приключване на проектирането и стартиране на строителството по етапи.
- Обособена позиция 1: СМР за изпълнение на Тунел 1; Стартиране на СМР по Естакада на км. 30+765; Стартиране на СМР по Тунел 2; СМР по малки съоръжения.
- Обособена позиция 2: СМР от км 42+200 до км. 62+400 – долно строене, горно строене, малки съоръжения, контактна мрежа, ТКМ, ПЗ гара Ихтиман по график.
- Обособена позиция 3: Стартиране на СМР по Тунели 3, 4, 5, 7, 8, 9 и 10, Мост на км 72+128, Мост на км 72+363, Виадукт на км 70+630, Пресичания.

По проекта са сключени договори за изграждане на Тягова подстанция Казичане и Ихтиман, предадени са технически проекти и предстои стартиране на строителните дейности.

- **Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас – Фаза 2“**

Обща стойност на проекта по ДБФП - 675 092 693 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2021 г.:

- Предстоят процедури по отчуждение на части от частни имоти и по предоставяне право на управление върху общински и държавни имоти, засегнати от одобрените ПУП, както и процедури по издаване на разрешения за строеж.
- Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка 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“, като се предвижда сключване на договори с избраните изпълнители до м. август 2021 г.
- Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“ в началото на 2021 г. и сключване на договор до м. май 2021 г.
- Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ и сключване на договор до м. май 2021 г.
- Стартиране на обществена поръчка за избор на изпълнители с предмет „Извършване на теренни археологически проучвания на обекти в обхвата на проект „Рехабилитация на

железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ по две обособени позиции: Обособена позиция 1: Извършване на археологическо наблюдение на обекти в обхвата на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ и Обособена позиция 2: Извършване на археологически разкопки на обекти в обхвата на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ в началото на 2021 г.

- Приключване работата на комисията за преглед и оценка на постъпилите оферти за открита процедура с предмет: „Проектиране и изграждане на 12 пътни надлези и един подлез в междугарието Маноле-Белозем и железопътни участъци Михайлово - Хан Аспарух и Безмер – Черноград на мястото на съществуващи прелези по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 2“ и сключване на договори с избраните изпълнители в началото на 2021 г.

- Издаване на разрешение за строеж за обект „Модернизация на железопътния участък Оризово-Михайлово“ за подетап I.1 (за гарите Оризово и Чирпан) и стартиране на строителни дейности. За подетап I.2 (участък Оризово-Михайлово, без гарите Оризово и Чирпан) - приключване на отчуждителни процедури, одобряване на технически проект, издаване на разрешение за строеж и стартиране на строителни дейности.

- Издаване на разрешение за строеж за обект „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ и стартиране на строителни дейности.

- Издаване на разрешение за строеж за обект „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“ и стартиране на строителни дейности.

- Одобрение на технически проект за обект „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 127+805 и км.134+350 в междугарието Хан Аспарух-Нова Загора“ и издаване на Разрешение за строеж. Стартиране на строителни дейности.

- Одобрение на технически проект за обект „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 253+520 и км. 260+921 в участъка Черноград – Българово“ и издаване на Разрешение за строеж. Стартиране на строителни дейности.

- Одобрение на технически проект за обект „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 244+619 и на км. 248+202 в междугарието Черноград-Айтос“ и издаване на Разрешение за строеж. Стартиране на строителни дейности.

- Одобрение на технически проект за обект „Проектиране, модернизация, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягова подстанция Чирпан и интегриране към SCADA“ и издаване на Разрешение за строеж. Стартиране на строителни дейности.

- 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 археологическите разкопки, които включват извършване на предварително археологическо проучване за „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“.

• 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 лв. с ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Извършване на съгласувателните процедури по Договор № 4917/24.02.2015 г.
 - Изпълнение на Договор №6474/17.06.2019 г. с предмет „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“.
 - Изпълнение на договор за изпълнение на мерки за визуализация и публичност.
 - Изпълнение на договор с предмет: „Изготвяне на ДОВОС за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“.
 - Сключване на договор с предмет: „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за железопътен участък Радомир - Гюешево - граница с Република Македония“ и неговото изпълнение.
 - 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.
 - Изпълнение на договор част от Рамково споразумение с предмет: „Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти по железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“.
 - Администриране и контрол на сключените договори.
- Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“
Индикативна стойност на проекта – 472 942 884 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Предстоят процедури по отчуждение на части от частни имоти и по предоставяне право на управление върху общински и държавни имоти, засегнати от одобрените ПУП, както и процедури по издаване на разрешения за строеж.
 - Предстои сключване на договори с избраните изпълнители за „Проектиране на железен път, контактна мрежа, съоръжения, строителство и авторски надзор на участък Волюяк- Петърч“ и „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“.
 - Предстои провеждане на обществена поръчка с предмет „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.
 - 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“
Индикативна стойност на проекта – 29 784 451 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2021 г.:

- По проекта предстои стартиране 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“ и „Модернизация на ТПС Разград, прилежащите и секционни постове Кривня и Самуил с изграждането и

включването им в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA“, както и „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договорите за проектиране и строителство на ТПС Русе, Варна и Разград.

- Предстои провеждане на обществена поръчка 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“.
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

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

Планирани дейности през 2021 г.:

Сключване на договор с предмет: „Техническа помощ за подготовка на проект „Развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна“ по три обособени позиции“.

- Изпълнение на договора за „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 „Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027“
Индикативна стойност на проекта – 3 400 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Предвижда се подаване на ФК по проекта за одобрение от УО на ОПТТИ, сключване на ДБФП и стартиране на работата по проекта.
- Предвижда се обявяване на обществена поръчка, избор на изпълнител/и и сключване на договор/и.

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 по ДБФП – 6 255 893 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- По проекта са сключени всички договори. Строително-монтажните дейности се изпълняват в срок и се очаква в началото на 2021 г. за Подуяне, Искър и Казичане да има издадени разрешения за ползване на обектите и окончателно приключване на проекта.
- 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 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Изпълнението на проекта е в срок и няма констатирани закъснения и проблеми при изпълнението на строително–монтажните дейности. В началото на 2021 г. се очаква за г. Карнобат да има издадено разрешение за ползване на обекта и приключване на дейностите по всички сключени договори по проекта.
- 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 2021 г.:

- По проекта са проведени обществени поръчки и са сключени договори за строителство, наблюдение по време на изпълнението, оперативна съвместимост и др.
- Изпълнение строително – монтажни дейности и надзор по време на строителството на гаров комплекс Стара Загора.
- Подготвителните дейности за гаров комплекс Нова Загора са стартирани, предстои издаване на разрешение и откриване на строителна площадка.
- Изпълнението на проекта е в срок и няма констатирани закъснения към момента.
- Съгласно графици за изпълнение на проекта е предвидено, проектът да бъде изпълнен 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 МОДЕРНИЗИРАНА 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 2021 г.:

- По проекта е обявена открита процедура по обособени позиции и в началото на 2021 г. се очаква да бъдат сключени договори с избраните изпълнители.
- 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 НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“

Стойност на проекта – 260 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

По проекта ще се извършват регулярни плащания за техническо обслужване на автомобилите, Застраховки „Гражданска отговорност“ и „Каско“, както и 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 2021 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 обучение за периода от м. януари 2021 до м. юни 2022 г.

- Проект „Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по ОПТТИ с бенефициент НКЖИ“

Стойност на проекта – 118 900 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Изпълнение на сключени договори за изготвяне на Формуляри за кандидатстване и Анализ разходи ползи, както и финансов анализ за следните проекти „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“, „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“, „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец“- Фаза 2.

5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020

- Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“.

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 – 126 612 169 лв. (наддоговаряне по проекта в размер на 82 327 091 лв. и гарантирани средства в размер на 44 285 078 лв.)

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са 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 22.03.2024 г.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Във връзка с изпълнението на проекта предстои стартиране следните договори, проектиране получаване на разрешения за строеж и строително монтажни дейности по сключените договори както следва: 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). Предстоят разрешения за строеж.

Стартиране на процедури за възлагане на обществени поръчки с предмет:

- „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на железопътен възел София“.
- „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Обеля“.
- „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Волюяк“.
- Сключване на договор с избрания Изпълнител/и.
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

• **Проект „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“**

Стойност на проекта – 132 966 320 лв. без ДДС.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са 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 31.12.2022 г. На 18.02.2021 г., Изпълнителна агенция „Иновации и мрежи“ е изпратила писмо, с което информира бенефициента – НКЖИ, че исканото изменение на договора е одобрено и Анексът към Споразумението е подписан.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Управление на проекта.
- Изпълнение на дейности по визуализация и публичност.
- Приключване на отчуждителните процедури за двата жп надлеза и жп мост.
- Издаване на РС за двата жп надлеза и жп мост 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.
- Надзор на СМР.
- Надзор за оперативна съвместимост.
- Археологически мониторинг по време на СМР.

• **Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“**

Обща стойност на проекта – 443 513 192 лв. без ДДС

Стойност по Споразумение за БФП – 300 251 198 лв. без ДДС

Допълнително финансиране съгласно № 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.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Управление на проекта.
- Приключване на отчуждителните процедури – общ. Белово и общ. Костенец.
- 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 междугарис Белово-Септември, гара Белово и приемно здание гара Белово.
- Поетапно стартиране на СМР в останалите жп участъци по проекта.
- Стартиране на СМР за реконструкция на ТПС Белово.
- Технически надзор на СМР по проекта.
- Авторски надзор по проекта.
- ТСОС надзор по проекта.
- Подписване на договор за оценка на риска и стартиране изпълнението му.
- Подписване на договор за археологически надзор и стартиране изпълнението му.

• **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.

Предвид натрупаното до момента закъснение по проекта, са 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 31.12.2023 г.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Приключване на отчуждителните процедури в обхвата на проекта.
- Одобрение на технически и работен проект, издаване на разрешения за строеж и стартиране на 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 ареала на гара Пловдив“.
- Одобрение на технически и работен проект, издаване на разрешения за строеж и стартиране на етапа на строителство за обект „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникация по железопътни участъци Пловдив-Крумове и Пловдив-Скутаре, включително в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скутаре и разделен пост Тракия“.
- Консултантът по проекта ще извършва дейности за оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителството и да извършва координация на сключените договори.
- Ще 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 „Развитие на железопътен възел Пловдив“.
- Продължават дейностите по управление на проекта и комуникация и публичност.

- 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.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за „Изработване на устройствени планове и технически проект за проект „Удвояване на участъци от жп линията Крумово - Свиленград - Турска граница“, Оценка на съответствието на техническия проект със съществените изисквания към строежите, съгласно ЗУТ и оценка за оперативна съвместимост и оценка на въздействието върху околната среда.
- 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.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Сключване на Договор с предмет „Изготвяне на технически проект и устройствени планове за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и неговото изпълнение.
- Обявяване на обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра - Медковец“, 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 проект „Модернизация на железопътния участък Мездра - Медковец“, сключване на Договор и неговото изпълнение.
- 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 „Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) по проект „Модернизация на железопътния участък Мездра - Медковец“, сключване на Договор и неговото изпълнение. Изпълнение на мерки за визуализация и публичност.

- 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.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Стартиране на процедура за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител и подписване на договор за 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.
- Изготвяне и одобрение на технически проект и технически спецификации за строителство.

Подготовка на документация за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители в обхвата на проекта за:

- Оценка на съответствието със съществените изисквания на ЗУТ.
- Предварителни проучвания за археологически находки в обхвата на връзката между жп гара Бургас и летище Бургас.
- Изготвяне на Анализ Разходи-Ползи и Формуляр за кандидатстване за финансиране на строителството на железопътната връзка между жп гара Бургас и летище Бургас.
- Дейности по управление на проекта и 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.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Провеждане на тръжна процедура и сключване на договори за Изработване на устройствени планове и технически проект за проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия”, Оценка на съответствието на техническия проект със съществените изисквания към строежите, съгласно ЗУТ и оценка за оперативна съвместимост и Оценка на въздействието върху околната среда.
- Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност.
- Изпълнение и администриране на сключените договори.

• **Проект „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник“**

Стойност на проекта – 28 048 830 лв. без ДДС.

Срок на изпълнение на проекта: 17.12.2022 г.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Изпълнение на договорите за „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 „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство“ за ТПС Перник и ТПС Враца.
- Предстои сключване на договор за „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” и проектиране по договора.

• **Проект „Техническа помощ за достъп от коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив“**

Индикативна стойност на проекта – 3 277 971 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Подготовка и подаване на формуляр за кандидатстване по МСЕ, както и провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027

- Проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец“-Фаза 2

Стойност на проекта – 640 158 528 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2021 г.:

Изпълнение на СМР по сключените договори съгласно подробен анализ и разпределение на дейностите.

- Проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник - Радомир“

Индикативна стойност на проекта - 321 274 717 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

- Провеждане на тръжни процедури.
- Сключване на договори с избраните изпълнители.
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

- Проект „Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари“

Индикативна стойност на проекта – 1 000 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

- Проект „Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел“

Индикативна стойност на проекта - 462 000 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗЪМ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ

- Проект „Модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широкообхватната ТЕН-Т мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“

Индикативна стойност на проекта – 273 200 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

- Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направления от основната и широкообхватната ТЕН-Т мрежа

Индикативна стойност на проекта – 267 705 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

- Преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси и изграждане на интермодален терминал – Горна Оряховица

Индикативна стойност на проекта – 78 664 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2021 г.:

Провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

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 модернизирани 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 механизмирано 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 Подделение 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

горещитираните 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 модернизирана/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 25кV/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 2021 г.

Приложение № 2: Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2021 г.

Приложение № 3: Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 4: Проект № 4 „Модернизирани на осигурителни системи и прелазни устройства” - Поделение „Сигнализация и телекомуникации”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 5: Проект № 5 „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции” - Поделение „Електроразпределение”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 6: Проект № 7 „Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 7: Проект № 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София-Карлово-Зимница”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 8: Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 9: Проект № 20 „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 10: Проект „Доставка жп механизация”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 11: Проект „Транспортни средства”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

Приложение № 12: Обекти от оперативни програми, финансирани със средства от Капиталов трансфер за 2021 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 – 2021 г.

Приложение № 14: Обекти за „Модернизацията на железопътната инфраструктура” с внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на НКЖИ, които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2021 г. - Поделение „Електроразпределение”.

Приложение № 15: Отчет за приходите и разходите на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” – отчет за 2019 г., отчет за 2020 г. и бизнес програма за 2021 г.

Приложение № 16: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2021 г.

Приложение № 17: Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2021 г. (в млн. лева) – В табличен вид е показана обобщено дейността на НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на Управителя на инфраструктурата обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране.

Очаквана влакова работа и приходи от такса преминаване на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2021 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	20 580 767	4 342 541 878	22 850 012	99 473	9 221 173	84 652				20 680 240	4 351 763 051	22 934 664
БДЖ ТП ЕООД				346 620	35 719 158	302 871	4 954 041	5 200 589 167	14 567 066	5 300 661	5 236 308 325	14 869 937
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				109 823	12 066 241	97 603	860 618	1 062 002 661	2 885 141	970 441	1 074 068 902	2 982 744
БЖК АД				92 698	12 825 691	88 172	550 281	599 806 116	1 696 608	642 979	612 631 807	1 784 780
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				47 280	4 328 455	40 121	500 324	622 157 206	1 636 093	547 604	626 485 661	1 676 214
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				68 127	7 801 271	61 240	448 097	531 941 425	1 381 323	516 224	539 742 696	1 442 563
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				43 185	4 900 156	38 720	435 607	507 475 879	1 387 754	478 792	512 376 035	1 426 474
ТЪД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				85 625	9 979 551	77 351	490 484	284 480 813	941 273	576 109	294 460 364	1 018 624
ТСВ ЕАД				15 636	969 732	12 256	23 465	3 613 536	23 123	39 101	4 583 268	35 379
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				372	58 441	369	7 569	4 874 565	15 588	7 941	4 933 006	15 957
ПОРТ РЕЙЛ ООД				8 935	985 949	7 950	1 514	165 009	1 342	10 449	1 150 958	9 292
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД				1 117	75 945	890				1 117	75 945	890
ГАЗТРЕЙД АД							1 135	228 211	1 236	1 135	228 211	1 236
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ЕООД				745	76 087	649	757	48 444	597	1 502	124 531	1 246
ОБЩО	20 580 767	4 342 541 878	22 850 012	919 636	99 007 850	812 844	8 273 892	8 817 383 032	24 537 144	29 774 295	13 258 932 760	48 200 000

Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2021 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 железния път в междугарието Стражица - Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до 344+400 с обща дължина 16 808 м	2*8,722	17,444	80	65	80	
2	МП	3	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м	14,591	14,591	115	80	115	
ПРОЕКТ 11.1									
1	МП	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил - Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	6,007	7,100	80	50	80	
2	МП	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино - Плиска от км 112+000 до км 129+236	18,380	18,380	80	60	80	
ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ									
1	МП	91	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба	3,270	2,134	65	40	65	
2	МСП	2	Механизиран среден ремонт с механизация на ДП НКЖИ в междугарието Езерово - Тополите Път № 1	3,230	3,768	100	80	90	
3	МСП	2	Механизиран среден ремонт с механизация на ДП НКЖИ в междугарието Езерово - Тополите Път № 2	3,230	3,768	100	80	90	
4	МСП	3	Механизиран среден ремонт с механизация на ДП НКЖИ в междугарието Величково - Юнак Път № 1	4,400	9,733	130	100	110	
5	МСП	83	Механизиран среден ремонт с механизация на ДП НКЖИ в междугарието Гълъбово - Любеново предавателна	7,100	9,036	80	60	70	
ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ НА ДВИЖЕНИЕ						86,0		69,4	88,8

**Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”
финансиран със средства от Капиталов трансфер – 2021 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	16 808 м	11 015 000
2	2	Враца	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-релейна централизация и преустройство на контактната мрежа	по проект	5 997 340
3	2	Шумен	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2	28 413 м	7 350 217
4	3	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м	14 591 м	2 847 000
5	2	Враца	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Бов-Лакатник път № 2 от км 42+440 до км 48+890 - 6 450 м с механизация на ЖП Секция Враца	6450 м	3 870 000
6	2	Враца	Изграждане на предпазна ограда и видеонаблюдение в междугарието Илиенци - Курило, в дясно на път № 1 (преди и след снирка Кумарица)	по проект	500 000
7	5	София	Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение за отчитане на дейността на наличен състав и регистриране на различни промени в заобикалящата железопътна среда в междугарето Черниче-Пейо Яворов по V-та жп линия	по проект	3 000 000
8	3	Бургас	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура от км. 257+250 до км. 260+650 по 3-та главна жп линия в междугарието Твърдица – Шивачево и от км. 271+040 до км. 271+480 в междугарието Шивачево - Гавраилово	3 400 м и 440 м	3 400 000
9	2	Враца	Несложно укрепване на долното строене на железния път в междугарието Мездра - Роман, път №2, в участъка от км 95+243 до км 95+657 с дължина L=414 м и от км 98+280 до км 98+580 с дължина L=300 м от 2-ра жп линия	по проект	967 000
ОБЩО					38 946 557

**Проект № 4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства" - Поделение
"Сигнализация и телекомуникации"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.**

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Стойност (в лева)
1	2	3	4
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.	лв.	2 740 353
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. Преходен обект 2019-2022 г.: Обособена позиция 1: "Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София - Мездра от 2-ра главна жп линия" - етап 1 от строежа" Обособена позиция 2: "Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия" - етап 2 от строежа"	лв.	1 714 828
3	Електрификация на 83 жп линия Симеоновград - Нова Загора част СИТ.	лв.	1 038 101
4	Електрификация на 83 жп линия Симеоновград - Нова Загора част ЕР11	лв.	2 550 000
5	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово"	лв.	7 000 809
6	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства	лв.	3 093 748
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафоностове	лв.	120 000
8	Изграждане на електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ жп гара Стамболийски	лв.	49 806
9	Оптическа кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия" - обособена позиция 3: "Цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия"	лв.	1 008 883
10	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии	лв.	810 000
11	Модернизация на железен път и системите за сигнализация, телекомуникации и електрозахранване в гарите: Струмьани, Сандански, Дамяница, Генерал Тодоров, Петрич и Кулата, както и дистанционното им управление"	лв.	1 000
12	Строеж "Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Карлово - Пловдив от 3-та главна и 82-ра жп линии" - по обособени позиции	лв.	1 000
13	Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в три броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в гарите: Бов, Плевен и Раднево по обособени позиции	лв.	1 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Стойност (в лева)
14	Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов - Мездра юг, подмяна на обикновена със скоростна сигнализация на гара Лакатник и пресъоръжаване на ръчни прелези и електрически бариеи в участъка с нова апаратура"	лв.	1 000
15	Модернизация на междугаровата осигурителна техника в участъка Гелиш - Горна Оряховица по 2-ра ЖП линия и подмяна на ТДИ на всички прелези в участъците с такива работещи по оптична преносна среда	лв.	1 000
16	Инженеринг на ОТ в гарите Кремиковци и Яна, подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, ново токозахранване на МРЦ, подмяна на светофори, кабелна мрежа и пресъоръжаване на електрическата барисра в гара Кремиковци с нова апаратура"	лв.	1 000
17	Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево	лв.	1 000
18	Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата	лв.	1 000
ОБЩО		лв.	20 134 528

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 5 "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции" - Поделение
"Електроразпределение"

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	2	3
1	Ремонт на тягови трансформатори. Преходен обект 2018-2021 г.	1 498 609
2	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция и SCADA Твърдица	50 000
ОБЩО		1 548 609

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително Жп тунел №1"	11 179 760
1.1.	Геодезия	10 000
1.2.	Технически надзор	28 800
1.3.	СМР /жп тунел I /	5 414 196
1.4.	СМР /естакада /	5 596 673
1.5.	ОССН /жп тунел I /	64 296
1.6.	ОССН /естакада /	64 296
1.7.	Такси	1 500
2	Подобект: "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/	361 976
2.1.	СМР	323 988
2.2.	СН	35 988
2.3.	Такси	2 000
3	Подобект: "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"	156 034
3.1.	СМР	99 770
3.2.	СН	54 264
3.3.	Такси	2 000
4	Подобект: "Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна"	5 103 578
4.1.	СМР	5 065 590
4.2.	АН	35 988
4.3.	Такси	2 000
	ОБЩО	16 801 348

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 8 „Възстановяване на проектите параметри по жп линията София – Карлово – Зимница“

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
1	Подобект: "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."	2 941 751
1.1.	<i>СМР</i>	2 821 026
1.2.	<i>СН</i>	115 645
1.3.	<i>ОСИП</i>	3 580
1.4.	<i>Такси</i>	1 500
2	Подобект: "Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в района на гара Копривщица по III жп линия"	497 909
2.1.	<i>СМР</i>	460 589
2.2.	<i>ОСИП</i>	35 820
2.3.	<i>Такси</i>	1 500
ОБЩО		3 439 660

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 11 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна"
финансиран със средства от Каниталов трансфер за 2021 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	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил - Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	2 744 424
2	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино - Плиска от км 110-781 до км 129+161 с дължина 18 380 м	9 688 446
3	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 382 м	4 800 000
4	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 м	333 000
Общо за проект № 11.1.			17 565 870
II			
Проект 11.2 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - гари"			
1	Подобект: "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"		837 561
1.1	СМР		764 085
1.2	ОССН		35 988
1.3	Проектиране		35 988
1.4	Такси		1 500
2	Подобект: "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 "		841 041
2.1	СМР		767 565
2.2	ОССН		35 988
2.3	Проектиране		35 988
2.4	Такси		1 500
3	Подобект: "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"		3 500 000
3.1	СМР		3 442 512
3.2	ОССН		20 000
3.3	Проектиране		35 988
3.4	Такси		1 500
4	Подобект: "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"		1 500 000
4.1	СМР		1 478 500
4.2	ОССН		20 000
4.3	Такси		1 500
5	Подобект: "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"		1 500 000
5.1	СМР		1 478 500
5.2	ОССН		20 000

5.3	Такси	1 500
6	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+817 по IX-та жп линия"	3 305 316
6.1.	СМР	3 242 425
6.2.	ОССН	61 391
6.3.	Такси	1 500
7	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 с дължина 947 м по IX-та жп линия"	2 251 795
7.1	СМР	2 190 295
7.2	ОССН	60 000
7.3.	Такси	1 500
Общо за проект № 11.2.		13 735 713
ОБЩО ЗА ПРОЕКТ № 11		31 301 583

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Проект № 20 Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ СОФИЯ		
1	Ремонт покрив, ръководител движение и изграждане на тоалетна за пътници гара Пейо Яворов	58 243
2	Ремонт втори и трети перони и понижаване на първи в областта на преходното мостче на гара Столник	59 980
3	Ремонт втори и трети перони и понижаване на първи в областта на преходното мостче на гара Антон	59 473
4	Ремонт покрив и фасада РП Гълъбник	59 984
5	Частичен ремонт приемно здание гара Веринско	14 033
Общо за поделението:		251 713
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1.	Рехабилитация приемно здание гара Шумен	317 000
1.1.	<i>Обследване, технически паспорт и работен проект</i>	276 120
1.2.	<i>Оценка съответствието на проекта, СН и ТП</i>	35 880
1.3.	<i>Такси</i>	5 000
2.	Ремонт покрив водонапорна кула, козирка, приемно здание гара Хитрино, помещение ръководител движение в гара Каспичан и премахване на три броя дървета в гара Дралфа	58 682
3.	Обезопасяване приемни здания, ремонт перони, направа подходи, бетонови площадки, доставка и монтаж метална конструкция, тип автобусни спирки в жп спирките Долни вит и Божурица	59 982
4.	Ремонт приемно здание, първи и трети перон гара Суворово	59 911
Общо за поделението:		495 575
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ		
1.	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол	453 500
1.1.	<i>СМР</i>	450 000
1.2.	<i>Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт</i>	3 500
2.	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	697 938
2.1.	<i>СМР</i>	667 938
2.2.	<i>Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт</i>	18 000
2.3.	<i>Авторски надзор</i>	12 000
3.	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември	218 396
3.1.	<i>СМР, АН и работен проект</i>	200 000
3.2.	<i>Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт</i>	8 640
3.3.	<i>Такси</i>	1 500
3.4.	<i>Обследване, технически паспорт и идеен проект</i>	8 256
4.	Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка перони - жп гара Тулово	59 971
Общо за поделението:		1 429 805

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева)
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе	273 300
1.1.	СМР	250 000
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, СН и ТП	17 300
1.3.	Авторски надзор	5 000
1.4.	Такси	1 000
Общо за поделението:		273 300
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ШУМЕН		
1	Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан	37 694
1.1.	СМР	33 471
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, СН и ТП	3 723
1.3.	Такси	500
Общо за поделението:		37 694
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ БУРГАС		
1	Ремонт четно /баня/ г. Ямбол с идентификационен № 87374.510.148.3	59 989
Общо за поделението:		59 989
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ПЛОВДИВ		
1	Ремонт четно помещение на гара Съединение в жп участък Филипово	59 379
Общо за поделението:		59 379
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ВРАЦА		
1	Ремонт на Цех производствен-район София	300 000
Общо за поделението:		300 000
ПОДЕЛЕНИЕ СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ		
1	Ремонт на службни помещения ползвани от ССТ София в ПЗ на жп гара Мездра	49 110
2	Ремонт на сгради в района на гара Каспичан - МРЦ, АТЦ, Трафопост и МАП гара Плиска община Каспичан	59 213
3	Ремонт на сграда МРЦ Ресен	59 797
Общо за поделението:		168 120
ОБЩО		3 075 575

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Доставка жп механизация"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	поделе не	наименование	Марка	Количес во	Стойност (в лева)
1	2	3	4	5	6
1	ГДЖПС	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи. Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	2	1 090 740
2	ГДЖПС	Доставка на 5 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	500 000
3	ГДЖПС	Доставка на нова "лека" железопътна механизация	бр.	по опис	200 000
4	ЕРП	Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 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.	8	3 000 000
5	ЕРП	Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с пантограф за почистване на лед, кранова уредба, подвижна работна площадка, мачта, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	бр.	8	2 500 000
ОБЩО					7 290 740

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Транспортни средства"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	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.	9	3 370 600
ОБЩО				3 370 600

ТИТУЛЕН СПИСЪК
за обекти от Оперативни програми
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2021 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева)
1	Съфинансиране на НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волюяк“	10 000 000
2	Съфинансиране на НКЖИ за проект: „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“	2 788 000
3	Съфинансиране на НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“	140 000
ОБЩО		12 928 000

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 – 2021 г.

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
Подновяване					
1	1	Враца	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Зверино-Мездра път №1 от км 71+882 до км 72+432 и от км 74+132 до км 74+800, по стопански начин от ЖП Секция Враца, по 2-ра жп линия.	1 218 м	50 000
2	3	Бургас	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково и 2-ри и 3-ти коловози в гара Дъбово	7 064 м	8 065 017
3	2	Горна Оряховица	Механизирано подновяване в гара Горна Оряновица между стрелка №24 и стрелка № 62 с дължина 252 метра и между стрелка №18 и стрелка № 24 с дължина 59 метра с наем на мсханизация	311 м	59 999
4	91	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба	2 000 м	50 000
ОБЩО					8 225 016
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
1			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ	80 000 м	350 000
ОБЩО					350 000
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
1	8	Пловдив	„Ремонт на железопътни стрелки и парчета железен път в гари в две обособени позиции“: Обособена позиция № 2: „Механизирано подновяване на стрелки и "парчета" железен път с № 2, 4 и 6 на текущия път в гара Стара Загора със стрелки тип UIC 60 на бетонови траверси и механизирани среден ремонт на жп стрелка № №4 и 8 в гара Казанлък“ в района на ЖП Секция Пловдив	5 броя	1 057 418
ОБЩО					1 057 418

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Обекти за "Ремонт на железопътната инфраструктура", които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2021 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		8 238 382
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Vz 70 мм ² - 393 км, и Vz 10 мм ² за струни	232 342 кг	5 413 546
2	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	49 000 компл.	1 528 800
3	Доставка на контактен проводник ф 100 мм ² - 62,4 км	55 540 кг	1 002 386
4	Доставка на медни въжета -ф4 и М1 В 95 мм ²	500+5500 кг	110 000
5	Доставка на полимерни изолятори	700 бр	85 000
6	Доставка на сигнални, телекомуникационни кабели и кабели средно и ниско напрежение (кабели за управление на р-ли)	4000 м	98 650
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители		900 000
1	Ремонт на контактната мрежа в гари и междугария	5 бр.	150 000
2	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг. Преходен обект 2019-2021г. поз.1: София-Мездра, Част: Контактна мрежа		500 000
3	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг. Преходен обект 2019-2021 г. поз.2: Мездра-Червен Бряг, Част: Контактна мрежа		250 000
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път		10 661 665
1	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	7,6 км	800 000
2	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100, Част: Ремонт на контактна мрежа.	21,1 км	2 336 810
3	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	9,5 км	50 000
4	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	11 км	50 000
5	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 46+848 до км 47+817. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Сеново.	3,4 км	907 075
6	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово - 3,3 км.	3,4 км	804 880
7	Преустройство на КМ в гара Разград		50 000
8	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	50 000
9	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Плиска, Част: Ремонт на контактната мрежа		50 000
10	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Образцов чифлик, Част: Ремонт на контактната мрежа		50 000
11	Преустройство на контактната мрежа в участъка Каспичан - Провадия от км 472+200 до км.473+800“, сп. Невша	15,7 км	100 000

№	ОБЕКТ	Натурален измерител км/бр	Стойност (в лева с ДДС)
12	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Вездрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5 290 м. Част: Ремонт на контактна мрежа, преходен 2020-2021 г.	5,29 км	831 065
13	Преустройство на контактна мрежа в гара Синдел		890 000
14	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Ветово, Част: Ремонт на контактната мрежа		50 000
15	„Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация”, Част: Ремонт на контактната мрежа.	5,5 км	100 000
16	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Ремонт на контактна мрежа	18 км	50 000
17	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Ремонт на контактна мрежа	9 км	50 000
18	Преустройство на контактната мрежа на 5 и 7- ми коловози на г. Искър		1 200 000
19	Преустройство на контактната мрежа Волюяк-Храбърско, от км 8+100 до км 26+864		50 000
20	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Бов - Лакатник път 2		50 000
21	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км 130+001 до км 144+592 в това число и коловози, продължение на тесния път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м. Част: Контактна мрежа	14,591 км	890 000
22	Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+290 до км 106+380 с обща дължина 6 090 м. -Част: контактна мрежа в участъка гара Антон, Антон-Копривщица, г. Копривщица	6,09 км	951 435
23	гара Копривщица		300 400
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /лв. с ДДС/			19 800 047
Б. Обекти, със собствени средства			
IV.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:		2 759 472
1	Изграждане на система обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA за железопътни енергийни обекти, Ъпгрейд на система SCADA в участъка Пловдив -Турска граница, както и в участъка Горна Оряховица- Варна и осигуряване на поддръжка за период от 10 години		300 000
2	Сервизно обслужване на системи за динамично компенсиране на реактивна енергия		372 000
3	Модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница-Кулата, част от V-та жп линия		2 040 000
4	„Оценка съответствието на инвестиционния проект с основните изисквания към строежите на обект: „Модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница – Кулата, част от V-та жп линия“		12 672
5	„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		900 000
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ		900 000
VI.	Доставка на механизация		3 100 000
1	Доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство		2 400 000
2	Доставка на колооси		700 000
VII.	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции		2 410 000
1	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр. Шумен	1 бр.	1 860 000
2	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	7 бр.	500 000
3	Вътрешен ремонт ПЕ Горна Оряховица	1 бр.	50 000
ОБЩО СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА			9 169 472
ОБЩО ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ" (А+Б)			28 969 519

ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ОТЧЕТ ЗА 2019 Г., ОТЧЕТ ЗА 2020 Г. И БИЗНЕС ПРОГРАМА ЗА 2021 Г. (изготвен съгласно Националните счетоводни стандарти)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2019 г.	ОТЧЕТ 2020 г.	БИЗНЕС ПРОГРАМА 2021 г.	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2019 г.	ОТЧЕТ 2020 г.	БИЗНЕС ПРОГРАМА 2021 г.
а	1	2	3	в	1	2	3
1. Намаление на запасите от продукцията и незавършено производство				1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	108 331	116 013	119 450
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч	94 441	94 881	96 630	а) услуги	108 331	116 013	119 450
а) суровини и материали	48 851	54 025	55 080	аа) приходи от инфраструктурни такси в т.ч:	57 469	62 461	64 700
аа) разходи за материали	33 089	40 365	41 050	ИТ за премитаване по железен път	55 677	47 917	48 200
бб) гориво	5 641	4 320	4 530	ИТ за използ. електрозагр. обор. за задвижваща ел. енергия	1 792	14 544	16 500
вв) електроенергия	9 873	8 999	9 150	бб) други услуги	12 697	14 575	15 550
в т.ч.: за технологични нужди	3 365	2 092	2 544	вв) приходи от електроразпределение	38 165	38 977	39 200
гг) топливостенергия	248	341	350	б) продукция			
б) външни услуги	45 590	40 856	41 550	в) стоки			
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	201 142	210 141	219 500	2. Увеличение на запасите от продукцията и незавършено производство	698	72	200
а) разходи за възнаграждения	155 756	163 906	170 270	3. Разходи за придобиване на активи по стоп. начин	11 988	16 637	20 000
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:	45 386	46 235	49 230	4. Други приходи, в т.ч:	356 780	319 776	332 007
аа) осигуровки, свързани с пенсии	17 443	18 195	19 374	а) приходи от финансираня, в т.ч.:	340 338	303 486	317 157
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	191 934	193 481	196 770	аа) свързани с покриване на разходи	199 041	171 383	182 447
а) разходи за амортиз. и обезценка на ДМА и ДНМА, в т.ч.:	191 934	193 481	196 770	бб) свързани с текущи активи	1 804	488	150
аа) разходи за амортизация	191 934	193 481	196 770	вв) свързани с нетекущи активи	139 493	131 615	134 560
бб) разходи от обезценка				б) приходи от продажби на нетекущи активи	1 857	2 305	2 500
б) разходи от обезценка на текущи/краткотрайни активи				в) приходи от продажби на материални запаси	2 124	1 925	2 050
5. Други разходи, в т.ч.:	17 144	33 450	26 000	г) други приходи	12 461	12 060	10 300
а) балансова стойност на продадените активи	2 128	2 103	2 100	Общо приходи от оперативна дейност (1 +2 +3 +4)	477 797	452 498	471 657
б) провизии	207			5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	1 029	762	762
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	504 661	531 953	538 900	- приходи от участия в предприятия от група	1 029	762	762
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи, в т.ч.:	1	4		6. Приходи от други инвестиции и заеми, признати като нетекущи активи, в т.ч.:			
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	1	4		- приходи от предприятия от група			
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	47	49	100	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)	48	53	100	Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	1 029	762	762
8. Печалба от обичайна дейност				8. Загуба от обичайна дейност	25 883	78 746	66 581
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	504 709	532 006	539 000	Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	478 826	453 260	472 419
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)				9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	25 883	78 746	66 581
10. Разходи за данъци от печалбата				10. Загуба (9 + вел 10 и 11 от раздел А)	23 001	76 127	66 581
11. Отсрочени данъци	(2 882)	(2 619)		Всичко (Общо приходи + 10)	501 827	529 387	539 000
12. Печалба (9 - 10 - 11)							
Всичко (Общо разходи + 10 +11 + 12)	501 827	529 387	539 000				

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2021 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 Междуправителния 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 военновремни запаси	850 000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновремни 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 Междуправителна 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		3 430 000	

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

№ по ред	ПРОЕКТ	Съсфинансирана стойност без ДДС	Съфинансирана стойност с ДДС	Средства по проекта за изпълнение през 2021 г. без ДДС	Средства по проекта за изпълнение през 2021 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране										РМС	ДДС
						ДБ/ Коваликов трансфер	ДБ/ Субвенция	Собствени и средства	Приходи от разрешителни за извършване на работи	Проф. извънбюджетни приходи	Проф. извънбюджетни приходи от дейности за изпълнение на работи	ВФ/МСБ	ЕФ/РР	и др. стъпки/ 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 участък Елин Пелин - Костенец, фаза 1	539,523	647,428	157,983	195,212							134,286		23,697		37,229	
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2	675,093	810,019	105,021	124,756							89,268		15,753		19,735	
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония"	22,667	27,200	10,187	12,224							8,659		1,528		2,037	
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюжк-Драгоман	472,943	567,531	103,279	123,106							87,787		15,492		19,827	
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на системата за телеуправление и телесигнализация - SCADA	29,784	35,741	10,855	12,925							9,227		1,628		2,070	
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оржовица	10,591	12,690	2,045	2,454							1,738		0,307		0,409	
7	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмнен период 2021-2027	3,400	4,080	0,530	0,636							0,451		0,080		0,106	
<i>Ос 3 "Подобрване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i>																	
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6,256	7,403	1,431	1,717								1,216	0,215		0,286	
2	Реконструкция на гаров комплекс Карибат	5,401	6,381	0,529	0,635								0,430	0,079		0,106	
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16,519	19,518	7,381	8,857								6,274	1,107		1,476	
<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 НКОЖИ	6,012	7,214	1,123	1,224									0,955	0,168	0,101	
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>																	
1	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРПП в ДП НКОЖИ 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	1,956	1,956								1,663	0,293			
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високоскоростни МПС за подпомагане на ДП НКОЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	0,260	0,301	0,015	0,015								0,013	0,002			
3	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по ОПТТИ с бенефициент НКОЖИ	0,119	0,143	0,083	0,100								0,070	0,013		0,017	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		1 791,517	2 149,188	402,418	485,817	0,608	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	331,416	10,641	60,362	0,000	83,399	
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020																	
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюжк	286,146	343,375	85,576	101,886	10,000							47,033		28,543	16,310	
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	132,966	159,560	32,330	38,752							32,330				6,422	
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	443,513	532,216	61,200	72,741	0,140							20,606		40,454	11,541	
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	243,882	292,658	71,292	85,418							71,292				14,126	
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Самленград- граница с Република Турция"	20,530	24,636	5,004	5,908								4,253	0,751		0,904	
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Медра - Медковец"	11,291	13,549	0,490	0,588								0,416	0,074		0,098	
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	4,009	4,811	0,477	0,551								0,405	0,072		0,074	
8	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	5,542	6,651	1,117	1,313								0,949	0,168		0,196	
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник	28,049	33,659	12,717	15,047								10,809	1,908		2,330	
10	Техническа помощ за достъп от коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	3,278	3,934	0,328	0,394								0,279	0,049		0,066	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		1 179,207	1 415,049	270,531	322,598	10,140	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	188,372	0,008	3,022	68,997	52,067	
Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027																	
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин - Костенец, Фаза 2	640,159	768,190	45,548	54,658							31,883		13,665		9,110	

№ по ред	ПРОЕКТ	Стойност/ Индивидуална стойност без ДДС	Стойност/Индикаторна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2021 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2021 г. с ДДС	В т.ч. по източника на финансиране											
						ДБ/ Капиталов трансфер	ДБ/ Субвенция	Собствени средства	Целеви или разпределяне на целева издръжка	Илфр. средства за програмни мероприятия	Илфр. средства за административни разходи за изпълнение в от. сферата	ЕФВ/МСЕ	ЕФР/РР	вън. съфинанс.	РМС	ДК	
2	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	321,275	385,530	27,677	33,180								19,374		8,303		5,503
3	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гарове	1,000	1,200	1,000	1,200								0,850		0,150		0,200
4	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	462,000	554,400	46,200	55,440								39,270		6,930		9,240
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС		1 424,433	1 709,320	120,425	144,478	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	91,377	0,000	29,048	0,000	24,053
Прекъснати проекти за финансиране по Механизъм за възстановяване и устойчивост																	
1	Модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широкообхватната ТЕН-Т мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телеосигуряващата SCADA	273,200	327,840	27,320	32,784								27,320				5,464
2	Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направления от основната и широкообхватната ТЕН-Т мрежа	267,705	321,246	26,771	32,125								26,771				5,354
3	Преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси и изграждане на интермодален терминал - Горна Оряховица	78,664	94,397	7,866	9,439								7,866				1,573
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МВУ		619,569	743,483	61,957	74,348	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	61,957	0,000	0,000	0,000	12,391
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер																	
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддръжане на достигнатите скорости				38,946												38,946
2	Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства				20,134												20,134
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции				1,549												1,549
4	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел				16,801												16,801
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница				3,440												3,440
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна				31,302												31,302
7	Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания				3,075												3,075
8	Доставка на жп механизация				7,291												7,291
9	Доставка на транспортни средства				3,371												3,371
10	Съфинансиране на ДП НЮКИ за проект: "Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волуяк"				10,000												10,000
11	Съфинансиране на ДП НЮКИ за проект: „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“				2,788												2,788
12	Съфинансиране на ДП НЮКИ за проект "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"				0,140												0,140
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР					138,837												138,837
Текущо поддръжане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА																	
1	Средствата за текущо поддръжане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура през 2021 г.				314,120			193,380	16,840	39,200	48,200	16,500					
ОБЩО СРЕДСТВА ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ					314,120			193,380	16,840	39,200	48,200	16,500					