

ОДОБРЯВАМ:

Георги Гвоздейков
Министър на транспорта и съобщенията

ГОДИШНА ПРОГРАМА

**ЗА ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО, РЕМОНТА,
РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА 2023 Г.**

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	3
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	5
ВЪВЕДЕНИЕ	6
1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	7
1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ	7
1.2 СТРУКТУРНИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ ПРЕЗ 2023 Г.	7
1.3 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ	7
1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ	8
1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ	9
2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	10
2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	10
2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ	13
2.3 ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА	17
2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ	24
2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК	27
2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	33
2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	34
2.8 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА	37
3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	38
4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	39
5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	48
5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ	48
5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕСИФ	74
5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	75
5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.	75
5.3.1.1 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ И „РАЗШИРЕНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“	75
5.3.1.2 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“	78
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“	78
5.3.1.4 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“	79
5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020	79
5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027	82
5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021-2027	84
5.3.5 ПРОЕКТИ ПО „НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ“	84
5.3.6 ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ	85
5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ	86
ПРИЛОЖЕНИЯ	87
Национална компания „Железопътна инфраструктура“	2

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АПУ	Автоматични прелезни устройства
БРП	Безнаставов релсов път
ГДВ	График за движение на влаковете
(Д)БФП	(Договор за предоставяне на) Безвъзмездна финансова помощ
(Д)ОВОС	(Доклад за) Оценка на въздействието върху околната среда
ЕК	Европейска комисия
ЕМЦ	Електромеханични централизации
ЕП	Европейски парламент
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЖИ	Железопътна инфраструктура
ЖПС	Поделение „Железен път и съоръжения“ или „Железопътна секция“
ЖТ	Железопътен транспорт
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
КФ	Кохезионен фонд
МВУ	Механизъм за възстановяване и устойчивост
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
(Н)ПВУ	(Национален) План за възстановяване и устойчивост
ОИС	Коридор „Оrient/Източно-Средиземноморски“
ОП	Обособена позиция
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
ОТ	Осигурителна техника
ПМС	Постановление на Министерски съвет
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027
ПУП	Подробен устройствен план
РМС	Решение на Министерски съвет
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина

РУКЗ	Релейни уредби за ключови зависимости
СИТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМР	Строително-монтажни работи
СРИП	Стратегическо развитие и инвестиционни проекти
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТЖК	Товарни железопътни коридори
ТК	Телекомуникации
ТП	Трансформаторни постове
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВК	Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
CINEA	Европейска изпълнителната агенция за климат, инфраструктура и околна среда (European Climate, Environment and Infrastructure Executive Agency)
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (European Train Control System)
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (Global System for Mobile Communications – Railway)
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни (Supervisory Control and Data Acquisition)
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа (Trans-European Transport Network)
TSI CCS	Техническа спецификация за оперативна съвместимост „Контрол, управление и сигнализация в конвенционалната железопътна система“ (ТСОС КУС) (Technical Specification for Interoperability Control-Command and Signalling)

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2023 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ), приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения
- Европейски директиви и Регламенти на ЕК за развитие на железопътния транспорт с последващите ги изменения и допълнения;
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 г.;
- Програма „Транспортна свързаност” (ПТС) 2021-2027 г.;
- Механизъм за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ (МСЕ) 2021-2027 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от ЕСИФ за периода 2021-2027 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС;
- Договор между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за актуалния период;
- Конвергентна програма на Република България за актуалния период;
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Актуализиран национален план за изпълнение на ТСОС относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в ЕС;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2030);
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2023 г. (обн., ДВ, бр. 66 от 01.08.2023 г.) и Постановление № 108 от 9 август 2023 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2023 г. (обн., ДВ, бр. 69 от 11.08.2023 г., в сила от 1.01.2023 г.);
- Решение № 268 на Министерския съвет от 27 април 2022 година за одобряване на Средносрочната бюджетна прогноза за периода 2023-2025 г.
- Решение № 348 на Министерския съвет от 5 май 2023 година за одобряване на Средносрочната бюджетна прогноза за периода 2024-2026 г.
- Проект на актуализирана Бизнес програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), залегнали в бизнес програмата. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ), съгласно който министърът на транспорта и съобщенията утвърждава Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, която е неразделна част от Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2023 г. съдържа:

- Инвестиционна дейност на НКЖИ за 2023 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2023 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2023 г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е Управител на железопътната инфраструктура (УЖИ), като организира, осъществява и отговаря за изпълнението на своите задължения по дългосрочен Договор, сключен между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. НКЖИ организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този Договор.

Дейностите на УЖИ са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за жп превози, по които Република България е страна, и са съобразени с изискванията на директивите на ЕК и на регламентите на ЕП и на Съвета.

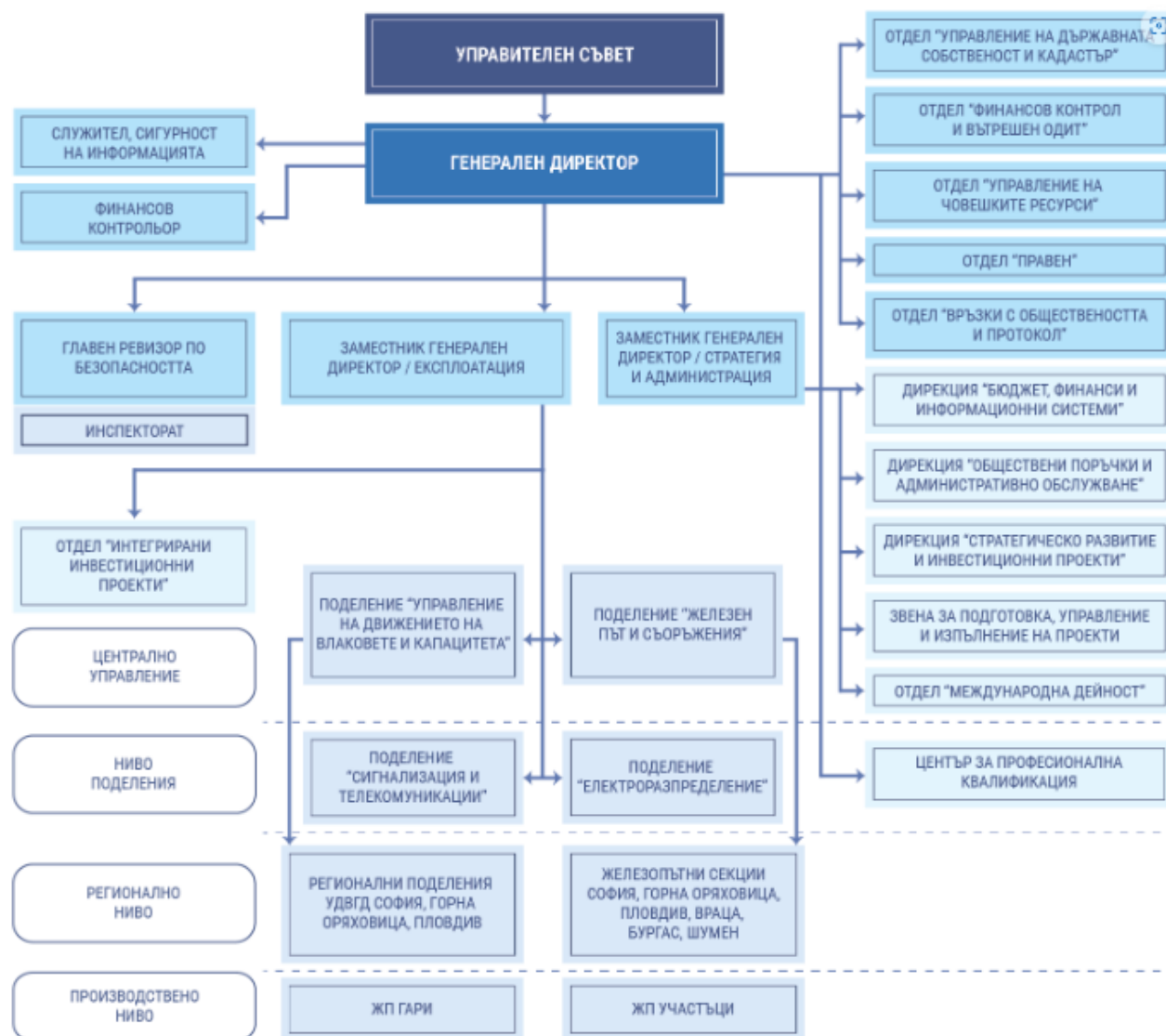
С приемането на Република България в ЕС, приетите от ЕП регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на железопътния транспорт имат силата на закон за страната, респ. за жп предприятията и НКЖИ.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ 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 (СЕР); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe“ (RNE); ТЖК № 7 – ОИС; ТЖК № 10 – Алпи/Западни Балкани; Платформа на железопътните инфраструктурни управители в Европа (PRIME);

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

1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ



1.2 СТРУКТУРНИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ ПРЕЗ 2023 Г.

Планирането на персонала за 2023 г. е в зависимост от мероприятията, заложи в Бизнес програмата на НКЖИ и средносрочната бюджетна прогноза за периода 2023-2025 г., като закриване на експлоатационни пунктове, пресъоръжаване на прелези с Автоматични прелезни устройства (АПУ), изпълнение на проекти за модернизация на железопътната инфраструктура, изграждане на нови централизации, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и други.

1.3 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

За 2023 г. политиката на доходите (основни заплати, допълнителни възнаграждения и социални придобивки) е в зависимост от постигнатите договорености в КТД 2022.

➤ На основание Постановление № 497 от 29.12.2022 г. на Министерския съвет, в сила от 01.01.2023 г., е определена минимална работна заплата за страната в размер 780 лв. Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм в КТД 2022 г., в сила от 01.01.2023 г. основните заплати на работещите в НКЖИ са увеличени с 9,86%.

➤ Въведено е заплащане на допълнителни възнаграждения за интензивност на база изготвени методики:

- за поделение ЕРП и Железопътни секции – в сила от 01.02.2023 г.;
- за поделение СИТ – в сила от 01.03.2023 г.

➤ В сила от 01.06.2023 г. е сключен договор за предоставяне на ваучери за храна на работещите в НКЖИ в размер на 150 лв. С допълнително споразумение към КТД 2022 г., в сила от 01.09.2023 г., размерът на ваучерите се увеличи от 150 лв. на 200 лв.

1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

На база заявки за обучение за 2023 г. е изготвена годишна програма за професионалното обучение на персонала в НКЖИ. И през тази година приоритетно е обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в НКЖИ, за които Компанията изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

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

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване кадровия дефицит на предприятието за 2023 г. са сключени договори за сътрудничество с висши учебни заведения и професионални гимназии по жп транспорт в страната:

– с висши учебни заведения: Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, Университет за национално и световно стопанство (УНСС), Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“, Университет за архитектура, строителство и геодезия (УАСГ), Висше строително училище „Любен Каравелов”, Бургаски свободен университет, Национален военен университет „Васил Левски” – Велико Търново и Висше училище по телекомуникации и пощи;

– с професионални гимназии: ПГ по подемна строителна и транспортна техника – гр. София, ПГ ЖПТ „Христо Смирненски” – гр. Карлово, ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров” – гр. Горна Оряховица, ПГ по телекомуникации – гр. София и ПГ по аудио-, видео- и телекомуникация „Александър Степанович Попов”, ПГ по Електротехника и автоматика, гр. София, ПГ „Проф. д-р Асен Златаров“ – Димитровград, ПГ „Акад. Сергей П. Корольов“ – Дупница и ПГ по Електротехника и електроника - Пловдив.

Сключени са Споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски“ и „Никола Йонков Вапцаров“ във връзка с организиране и реализиране на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

По Стипендиантската програма за студенти към 30.09.2023 г. са в сила 25 броя договори със студенти, обучаващи се по специалности, свързани с дейността на компанията.

С цел презентирание на компанията като работодател, НКЖИ взе участие в следните кариерни събития:

- „Отворени врати” във Висшето училище по телекомуникации и пощи;
- „Национални дни на кариерата” 2023 – виртуално участие;
- „Ден на специалностите” във ВТУ „Тодор Каблешков”;
- През месец май бяха проведени масови кариерни мероприятия в реална работна среда на територията на цялата страна – София, Пловдив, Бургас, Сливен, Горна Оряховица, Велико Търново, Враца, Карлово, Мездра, Плевен, Монтана, Русе, Шумен, Благоевград, Димитровград и др., с цел запознаване на учениците от професионалните гимназии и студентите с дейността на компанията и с възможностите за кариерно развитие в нея.

Събитията включваха презентирание на НКЖИ, посещение на жп гари и обекти, както и запознаване с работата, машините и съоръженията на компанията.

1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

Мерките в Годишния план за ефективно управление на човешките ресурси са представени в следната таблица:

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
1	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне на разписания на длъжностите за 2023 г.	януари 2023 г.	Средства за възнаграждения на персонала, съобразно утвърдените разписания на длъжностите	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение на целите на предприятието.
2	Изпълнение на годишната програма за обучение за 2023 г.	януари - декември 2023 г.	Одобрени финансови сметки за всяко поделение	Повишаване на квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции.
3	Изпълнение на заложените мерки за 2023 г. в Стратегия за управление на човешките ресурси на НКЖИ 2021-2025 г.	януари - декември 2023 г.	Средства за реализиране на целите от стратегията, и съобразно постигнати договорености в КТД	Ефективно управление и развитие на човешките ресурси.
4	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионалните гимназии.	2023 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет.
5	Провеждане на събрание на пълномощниците.	декември 2023 г.	Разходи за организация на мероприятиято	Приемане на план - сметка за социалните разходи; приемане на проект за нов КТД.

2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Производствен капацитет

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в качеството си на Управител на железопътна инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани жп превозвачи при равнопоставени условия.

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

Всички услуги, които НКЖИ предоставя на жп превозвачите, са посочени в *Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на ЖИ*, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

Достъпът и използването на ЖИ става на база на предварителни заявки за капацитет. Поделение УДВК извършва обработка на заявките за ползване на капацитета, осигурява правото на ползване на предоставените капацитети и управление на движението, осъществява комуникация при управлението на превозния процес и предлага информация за движението на влаковете. Обработка 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 2023 г.:

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

Прогнозните приходи са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2023 г. Одобрените от ИАЖА размери на ставките за 2023 г. са както следва:

В сила от 01.01.2023 г.:

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

В сила от 12.01.2023 г.:

- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър – 0,00192 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурната такса за брутотонкилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,00173 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,00134 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър – 0,58210 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,52389 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,40747 лв. за влаккилометър.

Очакваната извършена работа и приходи от такса преминаване за 2023 г., са както следва:

- Извършена работа по ЖИ в натурални измерители 31 988 368 влаккилометри и 14 547 270 041 брутотонкилометри в т.ч.:
 - от пътнически превози – 21 947 754 влаккилометри и 4 695 252 857 брутотонкилометри;
 - от товарни превози – 9 091 308 влаккилометри и 9 748 688 400 брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – 949 306 влаккилометри и 103 328 784 брутотонкилометри.
- Приходи от такса преминаване – 46 271 605 лв., в т.ч.:
 - приходи от пътнически превози – 21 809 195 лв.;
 - приходи от товарни превози – 23 710 298 лв.;
 - приходи от изолирани локомотиви – 752 111 лв.

Очакваната влакова и брутотонкилометрова работа и приходите от такса преминаване на НКЖИ за 2023 г. по превозвачи са представени в Приложение № 1 към Годишната програма.

- Разработване ГДВ за периода 2023/2024 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване на ЗЖТ.
- Изчисляване на инфраструктурните такси и отчитане реализирането на заявения капацитет.
- Ежедневно отчитане на реализираната работа по ЖИ.
- Изготвяне на статистически данни за: начислените инфраструктурни такси и цени за услуги; реализираната работа по жп мрежата; изпълнението на ГДВ; закъсненията на влаковете; използването на предоставяните услуги.
- Денонощно управление на движението на влаковете, приемане и обработване на заявките и осигуряване на достъп до ЖИ.
- 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 ЖТ, 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 ЖИ.
- Инициране и участие във внедряването на съвременна ОТ с цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението при спазването на следните приоритети:
 - Модернизиране на жп линията от София до Септември. Изграждане на диспечерска централизация от Михайлово до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – МКЦ. Развитие на жп възел София, жп участък София – Волюяк – гара София, както и жп възел Пловдив – гара Пловдив.
 - Проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление в участъка София – Карлово и Благоевград – Кулата.
 - Изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за ОТ за междугарие и ТК, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с жп администрации на страните от ЕС.

- Изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечерите. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда.
- Изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационният персонал при осигуряване движението на влаковете и извършването на маневрената дейност.
- Интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с АПУ. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила.
- Изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ.
- Внедряване на високотехнологични мобилни системи за контрол на теглото на подвижния жп състав.
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания.
- За приемните здания и пространствата около тях се прилагат изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на ЕП и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи ЖТ и на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на ЕК от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на жп системата на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност. От 07 юни 2023 г. за приемните здания и пространствата около тях ще се прилагат изискванията на Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи ЖТ (преработен текст).
- Поделение УДВК участва в разработването на стратегия на НКЖИ за модернизация на определени гари с цел задоволяване нуждите от капацитет за превозвача.
- През 2023 г. поделение УДВК ще повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:
 - Закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като това ще доведе до реализирана икономия от работно време.
 - Промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници.
 - Управление на две или повече гари от един началник гара.
 - Проектиране и разработване на СУВР.
 - Участие в работните групи на ТЖК, на които НКЖИ е член за повишаване на конкурентоспособността на ЖТ.
 - Инициране и постигане на изменения в правилата за работа на граничните жп преходи с Гърция и Турция с цел облекчаване на процедурите за осъществяване на трафика.
- Очакван ефект:
 - Повишаване на приходите от част от допълнителните услуги, предоставяни от НКЖИ.
 - Подобряване на условията на работа на експлоатационния персонал.
 - Оптимизиране на числеността на персонала.
 - Подобряване на комфорта и достъпността на пътниците до гарите.
 - Създаване на възможност за предоставяне на мобилни везни за контрол на тегло в пунктове, които не са съоръжени със стационарни везни.

- Повишаване на безопасността на ЖТ, чрез намаляване на субективния фактор при осигуряването на движението на влаковете и изграждането на нови системи за контрол на подвижния състав.
- Повишаване на конкурентоспособността на ЖТ чрез облекчаване на вътрешните и международните процедури за осъществяване на трафик.

2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Основна задача на поделение „Железен път и съоръжения“ (ЖПС) е да планира, организира, управлява и извършва дейностите по поддържане и ремонт на железния път и железопътните съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни съоръжения, откоси и др.) в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт. Състоянието на железния път е определящо за скоростите в ГДВ, сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес програмата на УЖИ.

Основни параметри на железопътната мрежа на НКЖИ

- Обща разгъната дължина на железопътната мрежа – 6 446 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 293 км, в т.ч.:
 - дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 904 км;
 - двойни жп линии – 995 км;
 - теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;
 - дължина на гарови коловози – 1 422 км
- с междурелсие 1 435 мм – 1 394 км;
- с междурелсие 760 мм – 13 км;
- с междурелсие 1 520 мм – 15 км.
- Железопътни съоръжения:
 - железопътни тунели – 186 бр. с обща дължина 47,9 км;
 - железопътни мостове – 995 бр. с обща дължина 43,1 км;
 - железопътни прелези – 757 бр.

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

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

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

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

Обективен контрол

- измерване на параметрите на железния път и жп стрелките в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория;
- ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелките.

Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория

През 2023 г. продължава измерването на геометрията на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120. Сключен е договор за период от три години за диагностика на железния път с пътеизмерителна лаборатория – измерване на геометричните параметри на железния път, видеоконтрол на техническото състояние на елементите от горното строене, контрол на габарита чрез лазерна система, георадарно обследване на баластовата призма, предпазния пласт, насипите и земната основа, километриране на жп линиите.

Оценката на състоянието на железния път при измерването с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 през 2022 г. показва добро и задоволително техническо състояние на железния път.

Независимо от добрите резултати, някои отсечки на жп мрежата 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 жп мрежата, в които междуремонтните срокове са пропуснати, безопасността на движение и заложените в ГДВ скорости се осигуряват единствено с усилията на текущото поддържане в жп секциите.

Ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелките

Обективният контрол на релсите и релсовите елементи в жп стрелките се основава на изградената система за дефектоскопия. Нормативно това е регламентирано чрез „Правила за организация на безразрушителен контрол на релси, жп стрелки, заварени настави и на възстановени чрез напластяване на елементи на железния път” от 2012 г. и „Каталог на неизправностите в релсовите елементи”, утвърдени от Генералния директор на НКЖИ през 2006 г. Наличната дефектоскопна апаратура позволява в жп стрелките 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 жп секция звена за безразрушителен контрол.

През 2023 г. ще се извършва ултразвукова дефектоскопия два пъти по главните жп линии и един път по второстепенни жп линии, както и на жп стрелките.

За подобряване на качеството на ултразвуковия контрол през 2022 година са закупени 2 бр. нови ултразвукови преносими дефектоскопи за извършване на безразрушителен контрол на жп релси и елементи на жп стрелки.

Субективен контрол

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

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

Оценка за техническото състояние на съоръженията

Голяма част от съоръженията на долното строене (мостове, тунели плъзгачи, водостоци, подпорни стени) са в експлоатация от втората половина на ХХ 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 780 кантонери, кантонери/охранители слабо място и охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на „плътност” на системата за контрол.

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

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

План за дейността на поделение ЖПС през 2023 г.

При съществуващото ниво на технологиите и техническата съоръженост поделение ЖПС няма възможности за амбициозни промени в краткосрочен план, но целите на УЖИ са, чрез изпълнението на големите инфраструктурни проекти да се осъществи модернизация на ЖИ, техническа и ефективна поддръжка на железния път, възстановяване при възможност на проектните параметри на жп мрежата и експлоатация на същата при високо ниво на безопасност.

Базовите данни, на които се основава планирането на средствата от инвестиционната програма през 2023 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостта 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 отсеките, където нейното състояние е оценено като критично;
- активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от инфраструктурни такси през 2023 г.

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

- управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ;
- 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.

Ремонтите ще се извършат по стопански начин, с жп механизация, стопанисвана от ЖПС Враца, както с наемането на специализирана механизация, така и чрез възлагане на външни изпълнители. През 2023 г. със средства от инфраструктурни такси ще се изпълняват следните обекти:

- Възстановяване на проектните параметри на железния път на отсечки с обща дължина 2 697 м в междугарието Дяково – Дупница по 5 -та жп линия.
- Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Лакатник – Елисейна път № 2 от км 57+650 до км 63+300 с дължина 5 650м по 2-ра жп линия.
- Механизирано подновяване на текущия път (коловоз № 2) в гара Змейово с релси тип 60 и траверси СТ-6.
- Механизирано подновяване на железния път на 3-ти коловоз в гара Гавраилово с дължина 753 м.
- Механизирано възстановяване на коловоз към Военна рампа в гара Сливен с обща дължина 675 м.
- Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово – Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин.
- Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на НКЖИ в следните междугария: Лакатник – Елисейна път № 1, Любеново предавателна – Раднево, Образцов чифлик – Ветово, коловози гара Сливен, Драгоман – Калотина, Елисейна – Зверино път № 2, Медковец – Брусарци и Бойчиновци – Мърчево.
- Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация чрез възлагане на външни изпълнители в следните междугария: Столник – Саранци, Русе – Долапите, Борово – Моруница, Бяла – Полски Тръмбеш и Петко Каравелово – Янтра.

Ремонтите на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от Капиталови трансфери и Инфраструктурни такси, както и завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтните участъци през 2023 г., е представени в Приложение № 2, Приложение № 3 и Приложение № 8

Очакван ефект

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

- възстановяване на проектна скорост в участъци с дължина 13,6 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 800 км;
- подобряване на техническото състояние на жп стрелки – 500 бр.;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ;

- 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 жп участъците;
- 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 2023 г., ще се обезпечи максимално възможното количество жп материали, в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алумино-термитни 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 жп линии в мрежата (отнася се за немодернизирани и рехабилитирани жп 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 УЖИ. Към момента дължината на отсечките с нарушени междуремонтни цикли е над 1 600 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 жп мрежата е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на поделение ЖПС.

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 (ТК) и електроснабдяване на нетягови консуматори намиращи се на територията на ЖИ в страната, в съответствие с изискванията за безопасност и оперативна съвместимост.

Основната дейност на поделение СИТ е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника (ОТ), ТК и електроснабдяването и енергийния контрол (ЕС и ЕК). Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Основна задача в дейността на поделение СИТ е да се сведе до минимум влиянието на субективния фактор, за да се предотврати в максимална степен допускането на грешки от

страна на хората, които управляват влаковото движение. Това се постига с инсталирането на скъпоструващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

Осигурителна техника

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

Действащите в момента общо 310 бр. експлоатационни пункта (294 гари и 16 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: (МКЦ – 24 бр.; МРЦ – 170 бр.; ЕМЦ – 32 бр.; РУКЗ – 70 бр. *(гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк)*). Без осигурителна инсталация са 17 бр. гари, в които движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове. за управление на входни светофори/семафори.

Контрол и управление на елементите от ЖИ (светофори и стрелки) се осъществява чрез РУКЗ, гарови централизации и междугарови системи полуавтоматична блокировка или автоматична блокировка. В някои участъци е изградено и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете.

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). От всички 757 бр. жп прелези, 533 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери – 145 бр.; АПУ със сигнализация – 262 бр.; електрически бариери в район на гара – 126 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 жп возило.

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

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

Участъкът Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км е съоръжен със система ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d, като полезово оборудване е изградено и има Разрешение за ползване по ЗУТ.

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 допускат да се движат по тези линии със скорост не по-висока от 130 км/ч.

Монтирани са следните устройства за контрол на подвижен жп състав:

- В района на гара Калотина запад, страна граница с Република Сърбия – Система за контрол на поделение ЖПС на км 56+670 (контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос).

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

Телекомуникации

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в ЖИ – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, селекторни, 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 1242,261 км. В момента се изграждат и предстоят да бъдат изградени още 936,432 км линии с оптичен кабел, като по този начин до края на 2027 г. ще достигнат 2178,693 км или около 87,85% от необходимото покритие на главните жп линии. Така не само ще се гарантира безопасност за работа, но и отказоустойчивостта на осигурителните системи, ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда.

В участъка София – Пловдив – Свиленград е изградена цифрова радиокомуникационна система – мобилна наземна мрежа по стандарт GSM-R. Тя е предназначена единствено за служебни нужди и осигуряване на оперативно-технологични връзки за управление и координация на железопътния транспорт и осигуряване на неговата безопасност. GSM-R мрежата е част от система за ERTMS (European Rail Traffic Management System), като представлява основа и преносна среда за внедряването на ETCS (European Train Control System), и особено при нива 2 и 3. Освен преноса на данни за дистанционно управление на движението на влаковете между диспечерските центрове и локомотивите, се осъществява и надеждна цифрово базирана комуникация на глас между диспечерите в участъка, ръководител движение по гарите и машинистите в локомотивите.

Чрез изградената цифрова телекомуникационна мрежа, базирана на оптични кабели и цифровата радиокомуникационна система – мобилна наземна мрежа по стандарт GSM-R за железопътни нужди, базирани на последните технически постижения в областта на електронните телекомуникационни устройства и мрежи се осигурява надеждно и безотказно управлението на влаковото движение, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ и железопътните оператори.

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

Телефонните централи покриват напълно цялата жп мрежа в страната и предоставят стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните жп процеси и превози. Въведено е и се ползва напълно автоматично избиране в цялата мрежа, както и към съседни железопътни инфраструктурни администрации. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи и по желание на абонатите, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи жп възли. НКЖИ поддържа 42 бр. телефонни централи - 34 цифрови и 8 електромеханични, с общ капацитет – 26 038 абоната.

Прилагат се системите за видео наблюдение на 62 бр. прелези и 38 жп 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 ТК пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. В обхвата на системата е отопление на жп 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 СИТ поддържа: трафопостове 20 (10) kV/0.4 kV, желязо-решетъчни стълбове и пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии средно напрежение (СрН) и ниско напрежение (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. Фактът, че не малка част от оборудването е морално и физически остаряло води до 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.

През 2023 г. ще продължи изпълнението на дейностите по подобряване на енергийната ефективност чрез внедряване на ново LED осветление в районите на гарите, като се подменят осветителните тела в жп гари и във вътрешни служебни помещения на НКЖИ.

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

В ход е програма за изграждане на соларни паркове за собствени нужди в района на жп гарите с мощност до 30kW, като от тях ще електрозахранват съоръжения на НКЖИ. Монтирането на новото съвременно алтернативно електрозахранване, базирано на възобновяеми източници на електроенергия, ще гарантира непрекъсваемо и качествено електрозахранване за електрически централизации /ЕЦ/. Използването на алтернативното фотоволтаично електрозахранване ще доведе до понижаване разходите за електроенергия, както и спестяване на средства за скъпоструващото гориво и консумативи за дизелови агрегати. Програмата е в процес на изпълнение.

С цел намаляване на разходите за електроенергия и поддръжка през 2023 г. приоритетно е заложено на:

- ✓ Проектиране, доставка и изграждане на фотоволтаични централи за производство на електроенергия за собствени нужди на жп гари Янтра, Граф Игнатиево и Сандански.
- ✓ Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.
- ✓ Обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители.
- ✓ Доставка на електромери и електромерни табла, автоматични предпазители, контактори и дефектно-токови защиты.

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 ГДВ и влошаване като цяло на предоставяните от Поделението услуги.
- Липса на резервни части за амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС. Липсата на резервни части за апаратура, поради отдавна спряло производство или прекратени връзки с доставчици и производители, допринася за некачественото извършване на профилактика на съоръженията. Това води до 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-големият дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантиране на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за ЖТ, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

План на дейността на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2023 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддръжане и развитие на съоръженията на поделение СИТ за 2023 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на НКЖИ. За да бъдат преодолените натрупаните в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, ТК и електроснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2023 г., по източници на финансиране са както следва:

➤ Със средства от капиталов трансфер:

- ✓ Обекти от предходни години, продължаващи през 2023 г.:
 - „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ (преходен обект 2020 – 2023 г.),
 - „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ по обособени позиции (преходен обект 2019 – 2023 г.). Изпълнението на строително-монтажните работи за Обособена позиция 1 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София – Мездра от 2-ра главна жп линия“ – етап 1 от строежа“ – ще продължи до края на 2023 г. За Обособена позиция 2 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – етап 2 от

строежа“ има съставени Протоколи обр. 16 за части: „Преустройство на контактната мрежа в закрыта жп гара Струпец“ и „Преустройство на контактната мрежа в закрыта жп гара Мездра-изток“.

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

✓ Обекти, стартиращи през 2023 г.:

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

- Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци – Желю войвода“ по обособени позиции:

– ОП 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“;

– ОП 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци – Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“

✓ В процес на изпълнение са обществени поръчки за реализацията на следните обекти:

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

- „Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе – Горна Оряховица“;

- „Изграждане на иновативна автоматична сензорна система за наблюдение" за регистриране на различни промени в заобикалящата жп среда в междугарието Черниче – Пейо Яворов по 5-та главна жп линия“.

➤ **Със средства на НКЖИ:**

- Доставка, демонтаж, монтаж, въвеждане в експлоатация и гаранционна поддръжка на нови климатици и извънгаранционни ремонти, профилактика и диагностика на стари климатици за нуждите на НКЖИ за 3 годишен период;

- Доставка на работно облекло по обособени позиции;

- Осъществяване на абонатна номерационна свързаност на обособената GSM-R мрежа към обществената електронна съобщителна мрежа;

- Осигуряване на работоспособност и администриране на изградена система за видеонаблюдение на 10 (десет) броя железопътни гранични гари и гари с голям пътничопоток;

- SLA (Service Level Agreement)– Ниво обслужване на GSM-R в жп участък София – Свиленград;

- Доставка на енергоспестяващи LED осветителни тела;

- Споразумение за ниво на обслужване (SLA–) – предоставяне на техническа помощ, консултации, сервизни услуги и доставки при осъществяване на техническо обслужване на Диспечерска система ЕЦУДВ – гара София;

- Техническо обслужване, ремонтни дейности и монтаж на резервни части на системи за контрол на загрети букси и колела, монтирани в системи за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД) в участъка Септември – Пловдив – Свиленград;

- Избор на доставчик на електрическа енергия и координатор на балансираща група за обектите на НКЖИ;

- Проектиране, доставка, изграждане на фотоволтаични централи за производство на електроенергия за собствени нужди с мощност 30kW;

- Абонаментно поддържане, ремонт и преустройство на повдигателни съоръжения с повишена опасност с включена доставка на резервни части, стопанисвани от ССТ Пловдив и Горна Оряховица;
- Ремонт на ТП гара – жп гара Баня и ремонт на релейно помещение и помещение за апаратура на радиовръзки в част от приемно здание на гара Баня, гр. Баня, община Карлово;
- Ремонт на покрив и служебни помещения на Техническа сграда – Перник пътническа;
- Ремонт на токозахранващи устройства, захранващи съоръжения на ОТ и ТК;
- Доставка на оборудване и резервни части СрН и на защитна апаратура НН (автоматични предпазители, автоматични прекъсвачи, дефектнотокови защиты, контактори, високоволтови предпазители, предпазители със стопяема вложка);
- Ремонт на части и апаратура за автоматични прелезни устройства;
- Ремонт и доставка на модули WEM2 за МКЦ тип Електра 2;
- Извънгаранционен ремонт на платки и електронни блокове на съобщителна гарова апаратура;
- Доставка на проводници, шнурове и конектори за монтаж на съобщителни съоръжения и апаратури по различни участъци в жп мрежата;
- Доставка на муфи, изолационни материали и кабелна арматура за възстановяване на параметрите на кабели на ОТ и ЕС и ЕК.

➤ **С инфраструктурни такси:**

- Ремонт и доставка на части за електрически стрелкови обръщателни апарати.
- Ремонт на елементи за броячи на оси.
- Ремонт на редуктори за срезваеми и несрезваеми обръщателни апарати.
- Доставка на нагреватели за отопление на жп стрелки.
- Доставка на нови железопътни стрелки, електрически стрелкови обръщателни апарати, стрелкови части и скрепителни елементи и извършване на първоначално техническо обслужване и финална настройка на железопътните стрелки
- Ремонт в заводски условия на външни системи за автоматично обръщане и контрол на стрелки.

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. Обектите на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за ремонт на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2023 г. (финансирани с капиталови трансфери, инфраструктурни такси и собствени средства) са представени в Приложение № 4 и Приложение № 8.

Очакван ефект

- ✓ Осигуряване надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на ГДВ.
- ✓ Повишаване безопасността на движението на влаковете и качеството на телекомуникационните връзки.

- ✓ Подготовка на системите на осигурителната техника и ТК за внедряване на система ERTMS/ETCS по основните европейски жп коридори и приоритетните за НКЖИ трасета.
- ✓ Поддържане на 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 УЖИ 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, ЗЖТ и лицензията, издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране (КЕВР) 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 46 бр. подрайони по контактна мрежа, ръководени от три регионални подразделения Енергосекции – София, Пловдив и Горна Оряховица. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход.

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

Състояние на контактната мрежа и съоръженията към нея

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

- ежедневна профилактика на контактната мрежа и ТПС по план график от квалифициран технически персонал;

- своевременно и качествено отстраняване на възникналите повреди и аварии;
- извършване на ремонтни работи по контактната мрежа;
- рехабилитация на съоръженията по контактната мрежа;
- ревизия и регулиране на контактната мрежа след извършвани ремонти в даден жп участък;
- почистване на стълбове и фундаменти от растителност и кастрене на храсти и дървета, нарушаващи габарита на контактната мрежа;
- обезопасяване на работещите в електрифицирани жп участъци.

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

Ремонтът на контактната мрежа обхваща:

- подмяна на негодни, наклонени и физически износени стоманобетонни стълбове;
- стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.;
- внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. части с висока надеждност;
- подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови;
- подмяна на компенсиращите устройства на компенсирания контактна мрежа с газови компенсатори, които облекчават експлоатационната ѝ поддръжка;
- монтаж на мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа;
- подмяна на контактната мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти, финансирани с европейски средства, в участъци където се извършва ремонт на железния път.

Състояние на тяговите подстанции

От общо 54 броя тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 21 бр. са модернизирани, на 26 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 17 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. От оставащите 33 бр. подстанции, има подписани договори за модернизация на 11 бр. и има подписани договори за нови 3 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 2023 година

Поделение „Електроразпределение“ реализира приходи от предоставянето на услугата „разпределение на тягова електроенергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, която заплащат железопътните оператори и се формират при цена на услугата, нормативно определена от КЕВР. С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“ и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи. До 30.06.2023 г. утвърдената цена от КЕВР за тягово разпределение е в размер на 142,74 лв./MWh, от 01.07.2023 г. утвърдената цена от КЕВР за тягово разпределение е в размер на 131,39 лв./MWh. Планираният приход от разпределение на тягова електрическа енергия е в размер на 45 676 800,00 лв. без ДДС.

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

Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. и са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2023 г. Одобреният от ИАЖА размер на ставката, в сила от 12.01.2023 г. за такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е в размер на 38,25 лв./MWh. Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 12 240 000,00 лв. без ДДС.

Планираните приходи са на база 320 000 MWh прогнозна консумирана тягова електрическа енергия.

Очакваната влакова работа и приходите от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за 2023 г. по превозвачи е представена в Приложение № 5.

Инвестиционна програма

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

За 2023 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи, влизачи в пакета за минимален достъп, и обекти за финансиране със собствени средства и държавен бюджет.

Тягови подстанции

Предвижда се пълна модернизация на тяговите подстанции, модернизация на секционните постове, както и изграждане на система, обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA.

Основните 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 жп 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 жп система с жп системата в рамките на ЕС;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение на ГДВ, 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).

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

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

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

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;
- привиждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и производящите от тях стандарти и европейските норми);
- намаление на разходите за планови и аварийни ремонти, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение влагани в обектите.

Ремонтът на контактната мрежа обхваща подмяна на стълбове - напукани, наклонени и силно амортизирани, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашаващи ГДВ, фундаменти, конзоли, секционни изолатори, компенсиращи устройства, подмяна на носещите въжета 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.

Обектите на поделение „Електроразпределение“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура“, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2023 г. (финансирани с инфраструктурни такси и собствени средства) са представени в Приложение № 6.

2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Поделение „Железен път и съоръжения“

От състоянието на железния път и съоръженията към него в много голяма степен зависи качеството на предлаганата услуга, която ЖИ предлага – скорост, трафичен капацитет, ниво, качество и безопасност на превозите. За качеството и обема на изпълняваните по жп мрежата

ремонтни дейности, определяща роля има състоянието на наличната жп механизация 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, поддръжка и ремонт.

Машините от наличната тежка 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. Всички те работят по разработен и утвърден график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение наличната механизация, стопанисвана от шестте жп секции, се състои от:

РССМ за поддържане и ремонт на железния път, включват 90 бр. тежки пътни машини и моторни влекачи. От тях в експлоатация са 72 бр. От наличните машини 4 са по нови – две тежки пътни машини на 6 години и два моторни влекача на 2 години. Всички останали специализирани машини са между 17 и 42 годишни. РССМ за поддържане и ремонт на железния път включват:

- Тежка жп механизация – 33 бр., в т. ч.:
 - Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 12 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 3 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) – 57 бр., в експлоатация 44 бр.
- ✓ **Подвижен жп състав** – 754 бр., в т. ч.:
 - Вагони хопер-дозатори “Faccrr” и “E”, за превоз и разтоварване на баласт - 274 бр., в експлоатация 20 бр. композиции с по 10 бр. вагони или 200 вагона.
 - Вагон водачи “Faccrr”, за осигуряване на влаковите композиции - 17 бр., в експлоатация 14 бр.
 - Платформени вагони “Res” и “Smmps”, за превоз на жп материали - 126 бр., в експлоатация 98 бр.
 - Нови „Fccrr“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт - 16 бр., в експлоатация 13 бр.
 - Стари „Frllo“ вагони (малък хопер съчленен) - 8 бр., в експлоатация 7 бр.
 - Вагон жилища - 75 бр., в експлоатация 54 бр.
 - Пътнически вагони - 14 бр., в експлоатация 4 бр.
 - Вагони за отсевки 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 68 бр.
 - Теснопътни товарни вагони - 21 бр., в експлоатация 13 бр.
 - Вагон цистерни - 14 бр., не са в експлоатация.
 - Вагон рамка - 3 бр., в експлоатация 2 бр.
 - Обезтревителни - 4 бр., в експлоатация 1 бр.
 - Вагони за превоз на дълги релси - 15 бр., всички са в експлоатация.
 - Покрити вагони 181 серия - 4 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ **Машини от „среден клас” механизация** – багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони.

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

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

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

- ✓ **Лека пътна механизация, която включва:**

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

- ✓ **Автомобилен парк, състоящ се от 398 бр. автомобили, в т.ч.: Леки автомобили – 83 бр. Микробуси и лекотоварни автомобили– 155 бр., Автобуси – 29 бр., Товарни автомобили над 3,5 т. – 93 бр. цистерни за превоз на гориво – 8 бр., кранове – 10 бр., фадроми – 7 бр., багери на автомобилен ход – 13 бр. и др. Като от тях в експлоатация са Леки автомобили – 78 бр. Микробуси и лекотоварни автомобили– 145 бр., Автобуси – 27 бр., Товарни автомобили над 3,5 т. – 88 бр., кранове – 8 бр., фадроми – 7 бр., багери на автомобилен ход – 13 бр., цистерни за превоз на гориво – 7 бр.**

- ✓ **Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата след жп произшествия:** Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 7 бр. Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след жп произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр.

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

- ✓ **Инсталация за стационарно заваряване на жп релси типове УИС 60 и S 49 в град Шумен.**

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

През 2021 г. бяха пуснати в експлоатация 2 бр. нови моторни влекачи OBW 100.300, чрез тях поделение ЖПС ще подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности свързани с поддържането на железния път, но и този брой нови влекачи е недостатъчен.

Силно амортизираната техника изисква значителен финансов ресурс за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали и др.), ремонтни дейности за ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства делът на подновения железен път със скорости над 130 км/ч, при който са вложени релси от по-тежък тип. След повишаването на скоростта–при поддръжката се изисква Компанията да разполага с машини с по-голяма прецизност и точност при корекция 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. 2 бр. 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 жп 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.

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

С цел да се гарантира ефективна, висококачествена, безаварийна и безотказна работа на специализираните машини през 2023 г. ще се извършват планови ремонти на упоменатите по-горе машини. През 2023 г. година предстои да бъдат проведени редица мероприятия и процедури по Закона за обществените поръчки, свързани с ремонти и доставки както следва: междинен планов ремонт на 7 бр. тежка жп механизация; междинен планов ремонт на 13 бр. моторни влекачи; доставка на резервни части за РССМ „Пласер“; доставка на резервни части за РССМ "Матиса"; доставка на резервни части за РССМ ДГКу-5 и АДМ; среден ремонт на 20 бр. хопер-дозаторни вагони ; среден ремонт на 20 бр. вагони серия „Oklimm“, „Res“, „Fscpp“, „Vm“, "MFS", "B76, E76, S76" (теснопътни) и „кран ЕДК; среден ремонт на 6 бр. вагон-жилища за поддържане на железния път ; среден ремонт на 12 бр. вагонетки.

През 2023 г. се очаква да бъдат доставени:

- 5 бр. нови комбинирани багери-товарачи, на автомобилен ход;

- Нова горска и градинска техника, включваща:

- моторни триони – 79 бр.
- моторни кастрочи – 54 бр.
- моторни коси – 74 бр.
- моторни хресторези – 54 бр.
- уред за разпръскване и разпращаване - 2 бр.
- дробилка за клони – 1 бр.

- Нова лека пътна механизация включваща:

- релсопробивна машина с бургия и боркорона с ДВГ– 13 бр.
- дискова релсоотрезна машина с ДВГ– 25 бр.
- преносима траверсопробивна машина с ДВГ – 20 бр.
- ръчна моторна вибрационна подбивна машина с ДВГ– 24 бр.
- комплект от 4 бр. вертикални подбивки с електрически двигател, електрически трифазен агрегат, разпределител на контакти и кабелен барабан – 3 бр.
- дилетажна машина с генератор – 1 бр.
- ръчен кран за смяна на релси тип 49 и 60 – 4 бр.
- машина за шлайфане на релси – 1 бр.
- релсообрязващо устройство за алумино-термитни заварки с ръчна помпа за релси тип 49 Е1 и 60 Е1 – 1 бр.

През 2023 г. ще бъдат проведени процедури по ЗОП, свързани с доставка на нова жп механизация, като се очаква новата жп механизация да бъде доставена поетапно в периода 2024 – 2026 г., както следва:

- Доставка на 1 бр. баластопланираща машина през 2025 г.

- Доставка на 1 бр. машина с непрекъснато действие за подбиване, нивелиране и рихтоване на жп стрелки през 2026 г.

- Доставка на два моторни жп влекача с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм през 2026 г.
- Доставка на композиция от 4 бр. специализирани вагони за превоз на инертни материали и отсевки за междурелсие 1435 мм през 2026 г.
- Доставка на 1 бр. комплект от специализирани машини за работа по железния път с междурелсие 1435 мм, състоящ се от баластопресевна машина, планировъчна машина и траверсоподбивна машина за укрепване на 2 бр. траверси тип дуоматик с циклично движение по време на работния процес през 2026 г.
- Доставка на 7 бр. многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм през 2024 г.
- Доставка и монтаж на 6 бр. хидравлични стрелови крана през 2024 г.
- Доставка на 6 бр. нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран през 2024 г.
- Доставка на 3 бр. автомобили за възстановителна дейност през 2025 г.
- Доставка на 1 бр. лека дрезина за превоз на пътници и инспекция на железния път за междурелсие 760 мм през 2025 г.
- Доставка на 2 бр. моторни жп влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм през 2026 г.
- Доставка на 2 бр. автомобили за превоз на течни горива през 2025 г.
- Доставка на 3 бр. нови камион-самосвали, 2 бр. нови челни товарачи, 1 бр. хидравлична сонда с долен чук за пробивно взривни работи и 1 бр. чук за багер Каматцу за нуждите на кариера Карлуково през 2025 г.
- Доставка на нова автотранспортна и пътностроителна техника през 2025 г.
- Доставка на 1 бр. диагностична мобилна лаборатория със собствено задвижване на жп ход за геометрични, оптични и ултразвукови измервания на железния път и контактната мрежа през 2026 г.

Със закупуването на нова механизация ще се постигне общ ефект, изразяващ се в следното:

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция на повишаване на средно претеглените скорости в жп мрежата на Република България;
- осигуряване на надежден ГДВ;
- стабилен трафичен капацитет;
- осигуряване и поддържане на необходимо ниво на безопасност по основните направления в жп мрежата;
- премахване на скоростни ограничения (съществуващи постоянни и временни намаления на скоростта) в междугария с изпълнен ремонт;
- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път, като: смяна на траверси, смяна на релси, изсичане на растителност и други;
- бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път;
- обезпечаване/гарантиране на параметрите на железния път в участъците от жп мрежата със скорост на движение на влаковете над 130 км/ч;
- създаване на възможност за добро и качествено поддържане на железния път, чрез влагане на повече нови жп материали и използване на нови технологии и специализирана тежка и лека механизация;
- увеличаване на ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път.

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 жп

мрежа с помощта на 67 РССМ и 13 бр. товарни вагони. По вид, модел и предназначение специализираните машини на железопътен ход, съставляващи механизацията, се състоят 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 от 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 ЕРП от Изпълнителя по договор за електрификация на жп линията 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 м, 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.

Сключен е договор за доставка на 3 бр. комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа.

Сключени са договори за доставянето на 20 бр. 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 82 аварийни и специализирани автомобили за обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция и поддръжка и ремонт на контактната мрежа и ТПС.

Приблизително около 50% от автомобилния парк на ЕРП е доставен и въведен в експлоатация през 2008 година и отчитайки тежките експлоатационни условия, при които се използват, същите са силно амортизирани. Независимо от усилията, които се полагат за поддръжката им в добро техническо състояние се налага да се извършват аварийни ремонти, което води до значително увеличаване на експлоатационните им разходи и намаляване готовността за реакция, като по този начин затруднява работата при възникване на аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа и тяговата електропреносна мрежа.

Останалите аварийни автомобили са доставени в периода 2018 – 2020 година.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на поделение СИТ, се състои от 138 бр. МПС, както следва: 114 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.

Поделение СИТ има нужда от закупуване на 3 броя товарни автомобили с кран, 21 броя автомобили с повишена проходимост, 1 брой въздушна работна платформа, 6 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.
- ✓ Намаление 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 жп превозите.
- ✓ Намаление разхода за горива и ремонтни работи на автомобилния парк.

2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

Национална компания „Железопътна инфраструктура“, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на жп участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации, трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и други. 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 и Оперативни сектори. За стабилизиране на свързочните възможности на Пунктовете за управление и Оперативните сектори, 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 Оперативните сектори.

Към служител „Сигурност на информацията“ в НКЖИ са създадени и функционират 9 бр. регистратури за класифицирана информация с цел изпълнение на поставената военновременна задача и оперативно функциониране на сигурността и отбранително-мобилизационната подготовка в НКЖИ. При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в регистратурите не е установен нерегламентиран достъп или нарушение на мерките за защитата на класифицираната информация. Извършва се постоянен мониторинг и контрол съгласно чл. 130 от Правилника за прилагане на закона за защита на класифицираната информация. Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление.

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

Във връзка с изготвяне на годишния план за 2023 г. за изпълнение на Националната програма за намаляване на риска от бедствия 2021-2025 г. са заложили конкретни дейности по поделения, които да бъдат включени в плана за изпълнение на програмата за 2023 г., както следва:

Подделение ЖПС: обезопасяване на скални откоси чрез обрушване и полагане на предпазни мрежи по алпийски способ; изграждане на подпорни и предпазни джоб-стени; отводняване на железния път и изграждане на дренажни системи в жп тунели; укрепване на слаби насипи чрез монтаж на габиони или ракли; монтаж на снегозадържащи мрежи; предприемане на процедури за проектиране в определени жп 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.

Подделение СИТ: изграждане на видеонаблюдение с цел намаляване на риска от бедствия, вследствие на свлачища и срутища; осигуряване устойчивост на работата на съобщителните връзки чрез подмяна на медни съобщителни кабели с оптичен кабел и съответна апаратура за интерфейс; укрепване на кабели на ОТ и ТК по мостове и водостоци; осигуряване на оптимален оперативен резерв от външни съоръжения и кабелна мрежа; резервиране на системите на осигурителната техника, с което се осигурява устойчива работа на

експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.

Поделение ЕРП: с цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията се извършва обновяване на съоръженията на контактната мрежа, както и на съоръжения в ТПС и основни секционни постове; подмяна на контактен проводник, носещо въже и изолатори на контактната мрежа.

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

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 УЖИ. В изпълнение на РМС № 669/02.11.2017 г. са разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на УЖИ. Същите са съгласувани с органите на Министерство на вътрешните работи и Държавна агенция „Национална сигурност”.

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

В обекти на ЖИ са изградени и функционират 150 бр. пожароизвестителни системи, 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, УЖИ използва и физическа охрана. С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, НКЖИ има сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си.

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2023 г. е предоставена в Приложение № 7.

ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

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

В съответствие с Организационно-управленската структура на НКЖИ, към Главния ревизор по безопасността е създадена Инспекция „Екология“, която провежда екологична политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност. Инспекция „Екология“ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от МОСВ, 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 УЖИ, 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 СМР 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 статистическа програма 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 за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета, както следва:

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

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

съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

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

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

2.8 *МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА*

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ предоставя по недискриминационен начин на всички жп предприятия, включително лицензирани превозвачи, равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, съобразно разпоредбите на ЗЖТ, Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба № 42 за лицензиране на жп предприятията за превоз на пътници и/или товари.

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

Определянето на таксите, събирани от НКЖИ се основава на принципите, залегнали в законовата нормативна рамка, и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на ЕП и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско жп пространство и последващите ѝ изменения, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на ЕК 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 ЕК 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 ПМС №283/14.11.2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителят на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92/04.05.2012 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 НКЖИ, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

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

Регламентира се и такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на УЖИ, направени за поддържане на жп мрежата в състояние, позволяващо осигуряване на

нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на жп превозвачите, заявени и утвърдени в годишния ГДВ.

Планираните приходи за 2023 г. са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г.

Разчетените приходи от такса за достъп и използване са в общ размер на 58 511 605 лв. в т.ч.: 46 271 605 лв. от такса за преминаване по ЖИ и 12 240 000 лв. от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия.

Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2023 г.

3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

По силата на чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ, 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.

– *Капиталови трансфери за НКЖИ* – В основната си част капиталовите трансфери са парични средства с инвестиционен характер, насочват се 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 Европейски проекти.

За по-добра оптимизация на дейността на Управителя на железопътна инфраструктура и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените ѝ цели и задачи в Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са въведени обективно измерими показатели, чрез които УЖИ 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 ѝ характеристики по отношение на скоростта на линиите, надеждността и удовлетворението на клиента.
- Да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет.
- Да използва и управлява ефективно активите, осигуряващи предоставянето на влаковата услуга.
- Да планира дейността си по начин, който да допринася 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 жп предприятия доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътната 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 железопътна инфраструктура. Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

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

Европейска стратегическа рамка

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

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

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

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

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

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложение за нов Регламент относно Насоки на ЕС за развитие на TEN-T. Към настоящия момент продължават дискусиите по новото законодателно предложение. Проектът на Насоки определя Европейските транспортни коридори като инструмент за улесняване на координираното изпълнение на части от TEN-T, предназначени за подобряване на трансграничните връзки и премахване на задръстванията в рамките на ЕС.

С предложените нови Насоки като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за завършването ѝ, но също така се добавя и нов междинен краен срок за завършване - 2040 г., за да се гарантира поетапен подход към 2050 г. С тях се поставя край на досега съществуващите Коридори от Основната TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори (ТЖК), като вместо тях се създават Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки се въвежда и т.н. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

С приемане на предложените Насоки ще се отмени Регламент 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и ще се направят промени в Регламент 2021/1153 за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент 913/2010 относно Европейска жп мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България, се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа ОИС, който досега преминава през територията на страната ни. Вместо него се създават нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ и „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“, които ще преминават през територията на България.

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

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – създадена е с **Регламент (ЕС) № 913/2010**. Целта е установяване на международни ТЖК с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за жп операторите като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за жп товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на един от 9-те първоначално определени товарни коридори – **„Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОИС)**: Прага – Виена/ Братислава – Будапеща/ Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина. В хода на преговорите по TEN-T трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.

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

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

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

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

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

б) изпълнителен директор – избира се от управителния съвет;

в) група на представителите на държавите – включва представители на държавите членки;

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

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

Военна мобилност и транспорт

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

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

На 10 август 2021 г. е приет Регламент (ЕС) 2021/1328 на Комисията за определяне на изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014.

На 10.11.2022 г. ЕК публикува версия 2 на **План за действие на военна мобилност (ПДВМ)**. Планът има за цел да улесни движението на въоръжени сили в Европа, за по-добра, по-бърза и в достатъчен мащаб реакция за посрещане на кризи, възникващи по външните граници на

ЕС и извън него. Чрез този План за действие се адресират аспекти на техническите изисквания към инфраструктурата относно размери и капацитет.

Програмен период 2021-2027 г.

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

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

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

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

На 24 юни 2021 г. е приет и Регламент (ЕС) 2021/1058 на ЕП и на Съвета относно ЕФРР и относно КФ, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

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

Европейски зелен пакт

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

Постигането на тези намаления на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент до 2050 г., а Европейския зелен пакт – в реалност. ЕК представи законодателните инструменти за постигане на целите, договорени в Европейския законодателен акт за климата, и за дълбоко преобразяване на нашата икономика и общество с идеята за справедливо, екологосъобразно и благоденстващо бъдеще. С предложената Директива 2021/557 за енергията от възобновяеми

източници се поставя по-висока цел – до 2030 г. 40 % енергията ни да се произвежда от възобновяеми източници.

Споразумение за партньорство 2021-2027 г.

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

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

На 06.07.2022 г. с Решение за изпълнение на ЕК е одобрено Споразумението за партньорство на Република България за периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г.

През м. юли 2022 г. беше обнародвано изменението и допълнението в **Закона за управление на средствата от европейските фондове при споделено управление**, с което се постигна съответствие с новоустановената европейска правна рамка по отношение на управлението на средствата от фондовете при споделено управление за програмен период 2021-2027 г., базирана основно на Регламент (ЕС) 2021/1060 на ЕП и на Съвета от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за ЕФРР, Европейския социален фонд плюс, КФ, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика (Регламент (ЕС) 2021/1060), както и на съответните регламенти по отделните фондове.

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

На 03.10.2022 г. е одобрена от ЕК ПТС 2021-2027 г. като НКЖИ е бенефициент с водещо ведомство – МТС.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите ще се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики.

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

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

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

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

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

Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“

Приоритет 5 „Техническа помощ“

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

- завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец;
- завършване на модернизацията на жп отсечката Волюяк-Драгоман;
- модернизация на жп отсечките София-Перник и Перник-Радомир;
- изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS по линии, извън горепосочените;
- завършване на рехабилитацията на жп отсечката Пловдив-Бургас, фаза 2.

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

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

Инвестициите по приоритет 3 ще допринесат за развитие и разширение на вътрешноводни и морски пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, както и развитие на жп възлите Горна Оряховица, Русе и Варна. С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции. Включването им в ПТС е обусловено от спецификата

на жп инфраструктурата и факта, че различни главни линии (от ТЕН-Т и националната мрежа) се пресичат, преминават или завършват в тях.

За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждане и реконструкция на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси. Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС, като в тях са включени ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София-Перник-Радомир и София-Драгоман. Модернизацията на гарите ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост.

По Приоритет 3 на ПТС са предвидени и проекти за внедряване на ERTMS/ETCS и SCADA, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура по Приоритет 1. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово.

Посредством приоритет 3 ще се осигури и развитие на интелигентни транспортни системи и внедряване на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална ТЕН-Т мрежа, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския семестър.

Предвидените инвестиции по приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ включват проекти за подготовка на строителството на градска железница, както и за изграждане на жп връзки към летища. Изграждането на връзки между пътническите жп гари и летищата на Бургас и Пловдив по Приоритет 4, както и развитието на жп възлите в Горна Оряховица, Русе и Варна по Приоритет 3 ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътническия поток и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност. С изграждането на връзките към летищата ще се постигне и подобрена ефективност на инфраструктурата с въздействие към намаляване на отрицателните външни ефекти такива като задръствания, катастрофи и вредни газови емисии в околната среда.

Механизъм за свързване на Европа-2

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

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

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

Промяната позволява координирано изграждане на трансграничните връзки и подобряване на съобщенията с държавите от Западните Балкани и задълбочаване на интеграцията на транспортните системи в рамките на TEN-T.

На 16.09.2021 г. на интернет сайта на CINEA бе публикувана първата покана за набиране на проектни предложения по МСЕ-2, сектор „Транспорт“ 2021 г. Предвидени са 7 милиарда евро за проекти, насочени към изграждане, модернизиране и подобряване на европейската транспортна инфраструктура. Крайният срок за представяне на проектни предложения бе 19 януари 2022 г. НКЖИ кандидатства по тази покана с проект за модернизация на жп линията Видин – София в жп участък Медковец – Срацимир и през м. юли 2022 г. с решение на ЕК бе получено одобрение на проекта. На 12.10.2022 г. бе подписано Споразумение със CINEA за предоставяне на БФП за съфинансиране на строителството.

В съответствие с ПДВМ, на 03.05.2023 г. е публикувана Покана за кандидатстване за набиране на проектни предложения по пакет „Военна мобилност“ от Механизъм за свързване на Европа -2 (МСЕ 2), сектор „Транспорт“, 2023 г. с тема: „Адаптиране на TEN-T към двойна употреба за граждански и отбранителни нужди – проучвания, строителство или комбинирани дейности“. Поканата има за цел да съфинансира проекти, които отговарят както на граждански, така и на отбранителни нужди, с оглед адаптиране на участъци от мрежата TEN-T към техническите изисквания за размери и капацитет за едновременна двойна употреба, както за граждански, така и за отбранителни цели. Допустими за финансиране са проекти, включващи проучвания, СМР или комбинирани проекти (обхващащи както проучвания, така и СМР) за всички видове транспорт. Проектите трябва да бъдат разположени едновременно по протежение на TEN-T мрежата и военната транспортна мрежа на ЕС и трябва да отчитат инфраструктурните изисквания, приложими за определени категории инфраструктурни проекти с двойна употреба, както е посочено в Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1328 на Комисията за определяне на изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на ЕП и на Съвета. Индикативният бюджет на Програмата е 790 млн. евро, а крайният срок за кандидатстване е 21.09.2023 г.

Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ)

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

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

полага основите за зелена и цифрова трансформация на икономиката в контекста на амбициозните цели на Зелената сделка.

НПВУ на България е структуриран в четири стълба:

– Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях – 25,3 % от ресурсите по Плана.

– Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план – 41,9 % от ресурсите по Плана.

– Свързана България – акцентиращ върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал – 18,3 % от ресурсите по Плана.

– Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по включващ и по устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 14,6 % от ресурсите по Плана.

НКЖИ участва в стълб 3 – Свързана България с 2 инвестиционни проекта: „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в жп участък Русе – Каспичан“ и „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за България – Русе“. Общата стойност на двата проекта е 257, 81 млн. лв. (от които 250,02 млн. лв. за сметка на МВУ и 7,79 млн. лв. – допълващо публично съфинансиране). Проектите допринасят за изпълнение на заложените в Плана цели.

Програми за трансгранично сътрудничество, в които НКЖИ е посочен като потенциален бенефициент

Програмите за трансгранично сътрудничество за периода 2021-2027 г. – INTERREG целят наред с останалото, да допринесат за подобряване на транспортната свързаност между България и съседните ѝ страни чрез финансиране на изпълнението на проекти за трансгранично сътрудничество.

Програмата Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 г. обхваща трансграничната зона между двете държави, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. Планирани са инвестиции в обхвата на четири приоритета: Приоритет 1 „По-добре свързан регион“; Приоритет 2 „По-зелен регион“; Приоритет 3 „Образован регион“ и Приоритет 4 „Интегриран регион“. Програмата се фокусира върху проекти, които съвместно решават специфични за района предизвикателства, имат реално трансгранично въздействие и са от полза за населението, бизнеса и институциите в трансграничния регион.

Общият бюджет на програмата възлиза на 207.46 милиона евро (ЕФРР + национално съфинансиране).

НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение – за реконструкция на жп гара и спирка в района на гр. Русе.

Програмата Интеррег VI-A Гърция - България 2021-2027 г. е насочена към подпомагане на седем гръцки и четири български трансгранични региона. Тя ще подкрепя националните стратегии за развитие чрез целенасочени интервенции по въпроси, при които трансграничните действия създават добавена стойност, улесняват по-ефективно прилагане и гарантират по-добра ефективност при използването на ресурсите. В тази насока ще се допринесе пряко или косвено за постигането на целите на Националните споразумения за партньорство 2021-2027

на двете страни и техните национални/регионални оперативни програми, НПВУ и Механизма за справедлив преход.

Планирани са инвестиции в обхвата на три приоритета: Приоритет 1 „По-устойчив и зелен трансграничен регион“; Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“; Приоритет 3 „По-приобщаващ трансграничен регион“.

Общият бюджет на програмата възлиза на 83.95 милиона евро (ЕФРР + национално съфинансиране).

Сред приоритетните области, за които трансграничното сътрудничество може да допринесе, са допълнителни дейности за изграждане на връзките по TEN-T и подобряване на достъпа до мрежата и на трансграничната мобилност.

НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проект от стратегическо значение „Подготовка на технически проект за модернизация на жп линията Радомир – Кулата“.

5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

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

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на ЖИ 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 ЖИ, управление на движението на влаковете и управление на предоставената й публична и частна държавна собственост.

НКЖИ управлява и изпълнява:

- проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет;
- проекти, финансирани от ОПТТИ 2014-2020 г. (приоритетни оси 1, 3, 4 и 5);
- проекти, финансирани от ПТС 2021-2027 г. – предстои кандидатстване и финансиране;
- проекти, финансирани от МСЕ;
- проекти, финансирани от МВУ.

5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

През 2023 година капиталовите трансфери ще бъдат изразходвани в следните проекти:

ПРОЕКТ 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“ – включва следните обособени позиции и видове работи на стойност 25 966 233,03 лева:

Обект „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова МКЦ и преустройство на КМ“ – предвидените средства са в размер на 7 410 086,84 лева.

Гара Своге е част от 2-ра главна жп 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 „Трансгео“ ООД, като същият е приет на експертен съвет от НКЖИ. Целта на идейния проект е:

- уточняване на основните видове СМР;
- уточняване на планираните 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, 2-ри и 3-ти коловоз и 3-ти и 4-ти коловоз, 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 коловоз в гърловината страна Бов.

Ефект от изпълнение на СМР:

- облекчаване на експлоатационната дейност и поддръжка на гарата;
- увеличаване на пропускателната способност;
- подобряване на комфорта на пътуване;
- осигуряване безпрепятствено движение на возилата в района на гарата.

Обект „Механизирано подновяване на ЖИ и съоръженията към нея в междугарието Каспичан – Провадия път № 2 участък Каспичан – спирка Невша“ – предвидените средства са в размер на 1 814 539,78 лева.

Дължината на междугарието Каспичан – Провадия е 28 413 м.

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 м. Километър 460 е с дължина 1 355 м.

В момента скоростта по книжка разписание е 80 км/ч. Проектната скорост е 130 км/ч.

Ефект от изпълнение на СМР:

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 ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ. Запазване на скоростта по книжка разписание.
- Ще се завиши скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/ч и ще се намали времепътуването от 21,31 мин. (21 мин. и 19 сек.) на 13,11 мин. (13 мин. и 7 сек.) с 8,20 мин. (8 мин. и 12 сек.).

- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата.
- 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 „Изграждане на предпазна ограда и видеонаблюдение в междугарието Илиянци – Курило, в дясно на път № 1 (преди и след спирка Кумарица)“ – предвидените средства са в размер на 261 461,72 лева.

Изграждането на предпазна ограда е необходимо с цел недопускане на нерагламентирани пресичания на железния път от хора и животни. Предпазната ограда се разполага в дясно на път № 1 в междугарието Илиянци – 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 „Доставка и влагане на еластични прелезни настилки“ – предвидените средства са в размер на 4 351 905,60 лева.

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

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

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

Обект „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово – Гурково с дължина 15 810 м“ – предвидените средства са в размер на 9 364 828,93 лева.

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

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на 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. Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието Дъбово – Гурково железният път е с влошено техническо състояние. През 1988 г. за последен път е извършвано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково, а през 1999 г. за последно е извършен механизирани среден ремонт на железния път.

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

При измерването на 21.07.2020 г. в междугарието Дъбово – Гурково е констатирано общо влошаване на техническото състояние на железния път – влошаване на състоянието по ниво –

надлъжно на релсовите нишки, напречно в хоризонталните криви, влошаване на нивото на база талига на вагон 1,8 м и на база вагон 9 м, както и на междурелсието в кривите.

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

През предходните години, за да се гарантира сигурността на влаковото движение, неколкостранно се е налагало да бъдат въведени временни намаления на скоростта в междугарията и гара Дъбово. Вследствие на усилена работа от страна на ЖПС Бургас скоростта е възстановявана, но общото състояние на железния път предполага постоянно възникване на неизправности.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

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

- управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, трайно възстановяване на проектната скорост 100 км/ч, гарантиращо устойчив ГДВ;
- капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата;
- комфорт на пътуване за запазване на съществуващите и привличане на нови клиенти;
- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Обект „Механизирано подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково – Твърдица 7 845 м“ /включително 2-ри коловоз г. Твърдица/ – предвидените средства са в размер на 2 730 410,16 лева.

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

Наблюдава се тенденция на влошаване. Достигането на пределните стойности на балната оценка означава многократно увеличаване на разходите за поддържане, от което следва да се приложи принципът за запазване нивото на енергията, което се постига по два начина: намаляване на скоростта и увеличаване на допустимите граници на геометричните параметри;

запазване на скоростта, като се отстранят неизправностите, превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

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

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

Обект „Изграждане на укрепително съоръжение на нестабилен откос, находящ се вдясно по километража в отсечката от км 15+635 до км 15+675 в междугарието Горна баня – Владая“ – предвидените средства са в размер на 17 000,00 лева.

През 2021 г. в откоса в дясно от км 15+635 до км 15+675 в междугарието Горна баня – Владая се активират свлачищни процеси, при които се закрива габаритът на железния път и са компрометирани отводнителните съоръжения и КМ. Прекъснато е движението на влаковете.

Има риск от настъпване на нови произшествия по безопасността на жп превозите. Ограничени са експлоатационните показатели за преминаване през участъка – скорост на движение на влаковете.

Изпълнението на строително ремонтните дейности са с цел възстановяване стабилитета на долното строене и отводняването на железния път, включително осигуряване на строителния габарит, с което ще бъдат постигнати и осигурени:

- безопасни условия за управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за надеждност и сигурност;
- скорост по книжка разписание, гарантираща устойчив ГДВ и Капацитет на трафика по жп мрежата;
- увеличаване на срока на експлоатация и намаляване разходите за текущо поддържане.

Обект „Изграждане на съоръжение за укрепване на пропадащ насип и възстановителни работи на железния път и прилежащите съоръжения в междугарието Волуяк – Храбърско от км 20+690 до км 20+810 по 6-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 16 000,00 лева.

Долното строене на железния път в участъка от км. 20+690 до км. 20+810 в междугарието Волуяк – Храбърско представлява насип, по който са оформени активни свлачищни процеси и пропадания на железния път, които са констатирани и отразени при периодични и извънредни прегледи. Компрометирани са отводнителните съоръжения и стълбовете от КМ. Интензитетът, с който се развиват пропаданията и свлачищните процеси, налага въвеждане на постоянно ограничаване на скоростта на движение и високи разходи за поддържане геометрията на железния път в гранични толеранси, което застрашава безопасността на превозите.

Съществува висок риск от възникване на жп произшествия по безопасността на жп превозите. Ограничени са експлоатационните показатели за преминаване през участъка.

Предвиденият обем работи засяга определен участък от долното строене на железния път.

Изпълнението на строително ремонтните дейности са с цел възстановяване на параметрите на долното и горно строене на железния път в геометрично отношение и като конструкция, с което ще бъдат постигнати и осигурени:

- безопасни условия за управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за надеждност и сигурност;
- скорост по книжка разписание, гарантираща устойчив ГДВ и Капацитет на трафика по жп мрежата;
- увеличаване на срока на експлоатация и намаляване разходите за текущо поддържане.

ПРОЕКТ 4: „Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 11 816 231,72 лева.

Обект „Електрификация на 83-та жп линия Симеоновград – Нова Загора“ – предвидените средства са в размер на 337 006,14 лева.

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

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

Обект „Оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите в Република България, съгласно ЗУТ и упражняване на строителен надзор за обект: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София – Карлово“ – предвидените средства са в размер на 44 920,00 лева.

С изграждането на диспечерска централизация в участък 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 „Изграждане на 20 бр. АПУ“ – предвидените средства са в размер на 390 785,54 лева.

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 бр. 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 ППС 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 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 жп трафика. С изпълнението му ще се намалят около 70 служители на регионалните поделения УДВГД – прелезопазачи.

Обект „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък София – Мездра – Червен бряг – по обособени позиции: ОП 1 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София – Мездра от 2-ра главна жп линия – етап 1“ и ОП 2 „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия – етап 2“ – предвидените средства са в размер на 1 645 058,23 лева.

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 бр. 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 оптичният 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 КМ 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 „Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата“ – предвидените средства са в размер на 4 005 019,65 лева.

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа от 2007 г. Не се произвеждат и поддържат резервни части. Липсва софтуер за актуализация. 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 информационни технологии и телематични приложения и програми. Предоставяне на свободен капацитет на Министерство на вътрешните работи, Държавна агенция „Електронно управление“ и др.

Обект „Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци – Желю войвода“ по обособени позиции: ОП 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“; ОП 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци – Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“ – предвидените средства са в размер на 2 444 822,58 лева.

Гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово, Желю войвода са съоръжени с МРЦ тип Н-68 с импулсни и фазочувствителни релсови вериги 25 Hz пуснати в експлоатация в периода 1969 – 1974 г.

Предвидената модернизация по ОП 1 е естествено продължение на изпълнени обекти по 3-та главна жп линия и включва подмяна на релсовите вериги със системи за броене на оси, подмяна на морално остарелите токозахранващи стативи на МРЦ тип Н-68, подмяна на цялата външна кабелна мрежа за нуждите на ОТ в гара Казанлък. Ще бъде извършена подмяна на всички маслени кабели и кабели с занижени параметри в останалите 5 бр. гари (Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово и Желю войвода). Предвидено е също така да бъде извършена подмяна на всички кабели ниско напрежение за външно осветление.

В четири гари от обекта: Гурково, Шивачево, Гавраилово и Желю войвода ще бъдат подменени с нови, пултовете за управление и контрол на МРЦ при дежурния ръководител движение. Пултовете ще са със светодиодна индикация и бутони тип “RAFI”.

В гарите Казанлък и Твърдица пултовете за управление и контрол на МРЦ ще бъдат подменени със системата за компютърно управление и визуализация на МРЦ, реализирана с апаратурата за компютърна визуализация за релейни централизации.

По ОП 2 е предвидено да се достави и монтира система, която да визуализира движението на влаковете в участъка при дежурния влаков диспечер в гара Пловдив, като информацията ще бъде изпращана от елементите на гаровите централизации и визуализирани в реално време. По този начин дежурния влаков диспечер ще бъде напълно информиран за състоянието на влаковото движение в участъка, чрез извеждане на най-необходимата информация

(свободност/заетост на контролирани участъци в гарите и междугарията, направление на междугаровите блокировки, показания на входни и изходни светофори). Гарите предвидени за наблюдение на влаковото движение ще бъдат всички, обхванати от влаковия диспечер за отсечката от 3-та линия, а именно гарите: Дунавци, Казанлък, Черганово, Тулово, Дъбово, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово, Сливен и Желю войвода.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- Внедряване на съвременни системи за установяване наличието на влак, чрез броячи на оси, покриващи изискванията на безопасност SIL4.
- С изграждането на система броячи на оси не се нарушава целостта и здравината на релсите на железния път, което се налага да се прави при оборудване с релсови вериги.
- Отпада скъпоструващата и трудоемка поддръжка на изолиращите настави от страна на регионалните ЖПС;
- Значително намалява възможността за изкуствена заетост на контролирани участъци от железния път;
- Внедряването на системи за броячи не се отразява на използването на по-мощни електрически локомотиви;
- С внедряването на системи за броячи на оси се премахва опасността от нерегистриране на возила поради понижена шунтова чувствителност на РТВ, ръждясали или покрити с прах релси или замърсен баласт, което е от съществено значение за осигуряване безопасност на превозите;
- При системите за броячи на оси са ограничени опасностите от повреди, причинени от кражби на външни съоръжения. Отпада необходимостта от монтиране на дросел-трансформатори, пътни трансформатори, релсови и дроселни съединители, които от години са разбивани, крадени, чупени и предавани за скрап от недобросъвестни лица;
- При броячите на оси отпадат ограниченията към подвижния жп състав, свързани с минимално разрешено натоварване на ос, максимално позволена стойност на импеданса между колелата на една колоос, както и други специфични изисквания, които се изискват при релсовите вериги.
- С изпълнението на обекта ще се постигне по-висока отказоустойчивост и ще се повиши надеждността на осигурителната техника в гари и междугария, ще бъде подменена голяма част от най-амортизираната и технически остаряла апаратура, ще се осигури комфорт и подобряване условията на труд в техническите помещения на обслужващия персонал.
- Дежурният влаков диспечер за участъка от гара Дунавци до гара Желю войвода ще разполага с реална, визуализация за действителното влаково движение в гарите и междугарията за участъка Дунавци – Желю войвода по Трета главна жп линия.

Обект „Доставка и инсталиране на апаратура в 3 бр. гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени позиции“ – предвидените средства са в размер на 2 830 619,58 лева.

Системите за сигнализация, ТК и ЕС са едни от най-важните елементи в осигуряването на безопасността на движението на влаковете. Осигуряването на непрекъснатата им 24-часова работа е задължително и се извършва от служители на поделение СИТ. Голяма част от системите за сигнализация, ТК и ЕС са морално остарели и се нуждаят от рехабилитация и модернизация. Основно това са ЕМЦ и РУКЗ и телекомуникационни кабелни линии с влошени параметри.

Изпълнението на поръчката ще гарантира доставките, а при някои от позициите и монтажа 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 на влаковото движение със съвременни, по-надеждни такива, както и доставката на основните елементи, необходими за инсталирането на оптичен кабел.

Обект „Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Целта на обекта е изграждане на оптична кабелна мрежа, инсталиране и въвеждане в експлоатация на съвременна цифрова телекомуникационна апаратура, която да осигури качествено и надеждно управление и обслужване на влаковете, административното и 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 „Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе – Горна Оряховица“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

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, на работата на Ethernet базирани платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията и като цяло ще се посрещнат изискванията на ЖТ по участък Русе – Горна Оряховица за дълъг период от време.

Модернизацията на ТК в участък Русе – Горна Оряховица включва проектиране и подземно изграждане на тръбна канална мрежа ф50, изграждане на оптични кабелни линии с голям капацитет, цифрови телекомуникационни апаратури по технология MPLS, IP базирани диспечерски и служебни комуникационни линии и системи, SCADA, пътнически информационни системи, видеонаблюдение на гари и гарови райони, токоизправители и акумулаторни батерии.

Обект „Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии – по три обособени позиции“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

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

Обект „Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Изпълнението на обекта предвижда 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 електрическата бариера в гара Кремиковци с нова апаратура. Ще бъдат заменени релсовите вериги, които са силно амортизирани, с най-нов съвременен тип брояч на оси, нови светофори, токозахранване и апаратура на електрическата бариера.

С изпълнението на обекта ще се постигне намаляване на броя на отказите в гаровите централизации, което ще доведе до намаляване на субективния фактор при управлението на движението на влаковете.

Обект „Изпълнение на СМР и доставки по реализация на проект: Изграждане на МРЦ в гара Раднево“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Осигурителната техника на гарата е РУКЗ, която е силно амортизирана и е с ниска степен на безопасност.

Обектът предвижда доставка, монтаж, регулации и проби на външни съоръжения на осигурителната техника, както и конфигурация на централизирана система броячи на оси и вътрешна апаратура на МРЦ в гара Раднево.

Ще се постигне модернизирание на гаровата инсталация и ще се повиши нивото на безопасност на движение на влаковете.

Обект „Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив – Бургас, фаза 2 – 6 бр. за 2023 г.“ – предвидените средства са в размер на 110 000,00 лева.

Обектът предвижда пресъоръжаване на АПУ с технологично остаряла апаратура и с изчерпан експлоатационен ресурс с годна апаратура, демонтирана от обекта Пловдив – Бургас, фаза 2 по изграждане на нови пътни надлези.

Прелезите са със много стара и амортизирана апаратура. Необходима е подмяна на вътрешната и външната апаратура. С изпълнението на обекта ще се намали броя на отказите и подобри безопасността на преминаващите през прелеза МПС.

Обект „Инсталиране на оптична кабелна линия в участъка София – Карлово от 3-та главна жп линия“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Изпълнението на обекта предвижда проектиране и инсталиране по Закона за електронните съобщителни мрежи и физическа инфраструктура въздушно на оптичен кабел с 96 бр. оптични влакна по стълбовете на КМ, извеждане на кабели във всички гари, спирки, подстанции, подрайони, прелези и други локации на ЖИ, имащи необходимост от осигуряване на цифрови ТК. Дължината на участъка за инсталиране – София – Карлово (с отклонение Столник – Казичене) е 173 км.

Чрез инсталиране на оптична кабелна линия в участъка и замяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия ТК трафик, подsigуряването работата на съвременни системи SCADA, на работата на Ethernet базирани платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията и като цяло ще се посрещнат изискванията на ЖТ по разглеждания участък за дълъг период от време.

Обект „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Трафопостовете са предназначени да преобразуват и осигуряват нормално електрозахранване на съоръженията на ЖИ, 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 бетонен комплектен ТП, или с мачтов ТП.

Обект „Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни жп участъци (слаби места)“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Проектирането и изграждането на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда има за цел подобряване на оперативната ефективност и безопасността на ЖИ.

Системата има за задача да автоматизира процесите за мониторинг и управление чрез електронно подаване на сигнал за установена нередност по жп участък от инфраструктурата на НКЖИ. Проектираната и изградена система ще дава възможност на потребителя да получава навременна сигнализация, както и ще предоставя възможност за автоматизирано получаване на данни и обновяване на справките с актуални данни. Опасните участъци от

трасетата ще бъдат наблюдавани посредством проектираната и изградена система 24 часа 7 дни в седмицата, като тяхното състояние ще бъде изобразявано в системата в реално време.

С изпълнението на обекта ще бъдат постигнати и осигурени: безопасни условия за управлението на влаковата работа в ЖИ; скорост по книжка разписание, гарантираща устойчив ГДВ; увеличаване на срока на експлоатация и намаляване на разходите за текущо поддържане.

ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ – предвидените средства са в размер на 924 852,00 лева.

Обект „Рехабилитация на КМ от км 363+500 до км 365+200 по 2-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна, спирка Караджата“ – предвидените средства са в размер на 924 852,00 лева.

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

Очакван ефект:

След приключване на СМР в участъка от км 363+500 до км 365+200 по 2-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна, ще е налице преустроена КМ, отговаряща на изискванията на Наредба № 58 от 02.08.2016 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в ЖТ и ТС-ЖИ 007-2006.

ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел“ – предвидените средства са в размер на 12 560 842,00 лева.

Обект „Удвояване и електрификация на железния път в участъка Лозарево – Прилеп, включително жп тунел № 1 – част от проекта „Удвояване и електрификация на жп линията Карнобат-Синдел“ – предвидените средства са в размер на 12 510 842,00 лева.

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

С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2023 година са предвидени геодезически измервания в жп тунел № 1, с които се цели установяване на периодично наблюдаване на деформациите на тунелната изработка и своевременно предприемане на мерки в случай на необходимост. Плануваните измервания са на всяко тримесечие. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в НКЖИ се внася обобщен годишен доклад за техническото състояние на изградената тунелна конструкция.

Тунел № 1 в участъка Лозарево – Прилеп представлява двупътен жп тунел с дължина 2811 м, от които 2426 м се изграждат по тунелен способ (NATM с изпреварваща калота по взривен метод – ~ 2030 м, механичен способ ~ 396 м) и 385 м – по открит способ (Cut & Cover method). Към момента напълно завършени са 1749 м (~ 62 %) – остават 1062 м, от които 777 м по тунелен способ и 285 м по открит способ. С изграждането му проектната скорост на участъка

Лозарево – Прилеп се повишава до 130 км/ч, а дължината на железния път се намалява с 5 434,92 м, което е най-голямото скъсяване при реализацията на проекта за удвояване и електрификация на жп линията Карнобат – Синдел. На проведено заседание на Експертен технически съвет на НКЖИ от 22.02.2008 г. е разгледано незадоволителното състояние на насипа пред тунел 1. Поради допуснати технически пропуски в процеса на изграждането му, насипът е непригоден да изпълнява функциите на долно строене на новата жп линия и е взето решение за премахването му, като от км 18+560 до км 19+450 на мястото на насипа ще бъде изградена проектираната жп естакада.

Обект „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 г. на МОСВ по одобрен ДОВОС за инвестиционно предложение Карнобат – Синдел“ – предвидените средства са в размер на 50 000,00 лева.

Възниква необходимост от изпълнение на обекта поради задължителния характер на забележките за отстраняване, произлезли от Решение № 3-3/2014 г. на МОСВ по одобрен ДОВОС 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.

ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линията София – Карлово – Зимница“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 2 000,00 лева.

Обект „Изпълнение на работен проект за ремонт на стоманобетонен мост на км 67+548 по 3-та жп линия – конструкции на 1-ви главен и 3-ти коловози в гара Мирково“ – предвидените средства са в размер на 2 000,00 лева.

Предвидените за ремонт елементи по конструкциите на съоръжението в гара Мирково са в лошо техническо състояние – компрометирана хидроизолация, нарушени бетонови повърхности, оголена носеща армировка и други дефекти, които водят до намаляване носимоспособността на конструкцията и са констатирани и отразени при периодичните прегледи и генерални ревизии. Създадени са условия за разрастване на дефектите, което води до намаляване експлоатационния срок на съоръжението и увеличаване на финансовите разходи за неговото поддържане.

Има риск от настъпване на произшествия по безопасността на жп превозите.

ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по жп линията Русе – Варна“ – предвидените средства за проекта са в размер на 34 984 534,23 лева.

Жп линията Русе – Варна е първата жп линия, построена на територията на Република България. Тя е най-пряката жп връзка между Русе и Варна, респективно пристанище Русе на р. Дунав и черноморското пристанище Варна.

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

- Русе – Каспичан – с дължина 141 км, еднопътна и електрифицирана; жп линия № 9 – първа категория в схемата на жп мрежата на Република България. Осигурителната техника, обезпечаваща влаковото движение е морално остаряла, в преобладаващата част на гарите е РУКЗ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип „Степанов“. В план и в профил състоянието на жп трасето се характеризира с минимален радиус на хоризонталните криви 320 м. Около 70 бр. от хоризонталните криви са с радиус под 350 м. Сумарната дължина на тези криви е около 8 км. Съществуващите проектни скорости са 70-95 км/ч.

- Каспичан – Варна – с дължина 85 км, двупътна и електрифицирана, част от магистрална жп линия № 2 София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна. Осигурителната техника в жп гарите е от типа МРЦ и ЕМЦ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип „Степанов“ с обезличаване на пътищата на двойната линия. В участъка

Каспичан – Варна трасето е относително благоприятно в ситуационно отношение. Около половината от трасето е в права. Независимо от това и тук има хоризонтални криви с малки радиуси. Минималният радиус на хоризонталните криви в този участък е 460 м, а около 30 бр. от кривите са с радиус по-малък от 800 м. Съществуващите проектни скорости са 100-130 км/ч. Намалената поддръжка на жп линията влияе неблагоприятно върху нейните експлоатационни характеристики и системно понижаване на скоростите на движение на влаковете, с оглед гарантиране на минимални условия за безопасност на превозите. Ако съществуващата тенденция за намаляване на проектните скорости се запази и не се инвестира в ЖИ, може да се прогнозира, че ЖТ в този регион на страната е с едно не особено оптимистично бъдеще. Трябва да се отчете и демографският характер на населението, както и фактът, че за голяма част от него железницата е единствения начин на придвижване.

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

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

Възстановяването на проектните параметри, както и подобряването на състоянието на железния път и жп съоръженията по трасето Русе – Каспичан – Варна, е необходимост, която ще доведе до създаване на по-добри условия за транспортна комуникация в този регион на страната, ще доведе до увеличаване скоростите на движение, респективно намаляване на времепътуването по тази дестинация. Като краен резултат по-добрата ЖИ ще способства за развитие на индустрията в региона, през който преминава жп линията, както и в национален аспект.

Основните цели за постигане с реализацията на инвестиционния проект са:

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

Проектът има пряк принос към изпълнението на специфичните цели:

- Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на ЕС чрез постигане на баланс и развитие на връзките между различните видове транспорт и така ще се съкрати времето за пътуване на гражданите и транспортирането на товарите. Това ще окаже благотворно влияние върху развитието на икономиката на района и на страната като цяло.

- Постигане на баланс между отделните видове транспорт чрез даване на възможност за пренасочване на трафика към по-екологосъобразните видове транспорт, какъвто е железопътния, и съответно до по-равномерно натоварване на отделните видове транспорт.
- В икономически план резултатът ще бъде осигурена техническа възможност за превозване на повече пътници и товари и икономически просперитет на региона и страната.

Проект 11 ще бъде изпълнен в следните подпроекти:

ПРОЕКТ 11.1: „Възстановяване на проектните параметри по жп линията Русе – Варна в междугария“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 15 070 415,23 лева.

Обект „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил – Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 19 005,56 лева.

Междугарието Самуил – Висока поляна е електрифициран участък и единична жп линия. Проектната скорост е 80 км/ч, а по книжка разписание 60 км/ч. Съществуват намаления на скоростта от км 92+600 до км 94+900 с дължина 2300 м със скорост 40 км/ч. 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 жп линията.

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 асфалтобетонена и базалтова настилка. Отводняване на земната основна площадка чрез изграждане на дренажна система в гарата.

С възстановяване на проектните параметри на ЖИ в гара Сеново и междугарието 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 ГДВ, капацитет на трафика, безопасност, надеждност и сигурност на влаковата работа.

Обект „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино – Плиска от км 110+781 до км 129+161 с дължина 18 380 м“ – предвидените средства са в размер на 70 149,18 лева.

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

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

- управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ;
- 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 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна – Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 349 м“ – предвидените средства са в размер на 518 677,51 лева.

Участъците от км 0+823 до км 2+151 с дължина 1 328 м, от км 2+184 до км 10+205 с дължина 8 021 м, с обща дължина 9 349 м и жп стрелка на РП Дунав Пост 1 от км 2+151 до км 2+184, с радиус 300 м на стоманобетонни траверси са в междугарието Русе разпределителна – Образцов чифлик. Теренът, през който преминава железният път, е леко пресечен основно в насипи с височини до 3 м и двустранни траншеи. Широчината на земното платно е стандартна със сравнително добре оформени банкети, канавки и откоси, които е необходимо да се почистят от растителност и на места да се преоформят.

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на 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 е 70 км/ч. Проектната скорост е 85 км/ч. 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 ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ. Запазване на скоростта по книжка разписание;
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата.
- 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 „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 625 991,31 лева.

Вследствие на дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и Механизиран 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 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.

Наблюдава се тенденция на влошаване.

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

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

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

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

- Управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ и задържане на скоростите по книжка разписание.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.

Обект „Подновяване на железния път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 м в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 4 198 834,26 лева.

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

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

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

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

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

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

Проектната скорост в междугарието е 95 км/ч.

Обект „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна – Хитрино с дължина 13 520 м“ – предвидените средства са в размер на 9 637 757,41 лева.

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

Хоризонталните криви са с малък радиус, като кривите с $R \leq 350$ м са с обща дължина 3 722 м. По-голямата част от отводнителните съоръжения са компрометирани и с намалена

водопронепускливост. Последният ремонт в междугарието е през 2013 г. – механизирен среден ремонт, а механизирано подновяване е извършено през 1981 г.

Вследствие на дългогодишна интензивна експлоатация и под влиянието на метеорологичните условия се наблюдава прогресиращо влошаване на параметрите на железния път, като сегашното им състояние се характеризира със закаляна баластова призма, деформации по ос и ниво и пропадания. Поради невъзможност за трайно стабилизиране на железния път този участък е с постоянно намаление на скоростта на движение на влаковете $V_{кн.р.} = 70$ км/ч. Проектна скорост за междугарието е $V_{пр.} = 80$ км/ч.

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

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

ПРОЕКТ 11.2: „Възстановяване на проектните параметри по жп линията Русе – Варна в гари“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 19 914 119,00 лева.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Гара Образцов Чифлик е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 10+366.263 по 9-та 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 жп линии, жп гари, жп прелези и други елементи от ЖИ.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 1 619 м по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

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

състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55 за проектиране и строителство на жп линии, жп гари, жп прелези и други елементи от ЖИ.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 с дължина 1 100 м по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 9 052 000,00 лева.

Гара Разград е построена като междинна гара по 9-та 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.

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.

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 „Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 2 752 000,00 лева.

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

Предвидена е процедура за избор на изпълнител и сключване на договор за строителството и за осъществяване на строителен надзор.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 м с дължина 1 075 м по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 6 902 000,00 лева.

Гара Плиска е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 129+735.60 по 9-та 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 стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55. Контактната мрежа е изградена от твърди и гъвкави напречници, като фундаментите 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.

Предвидена е процедура за избор на изпълнител и сключване на договор за строителството и за осъществяване на строителен надзор.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+5553 до км 22+500 с дължина 947 м. по 9-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на 1 206 119,00 лева.

Гара Ястребово е построена като междинна гара по 9-та 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, са в размер на 6 759 912,08 лева.

НКЖИ, като УЖИ, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на жп участъци и четни помещения, сгради на МРЦ, трафопостове, ТПС, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

Строителството основно включва подмяна 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 на чакални, ремонт на тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

За 2023 година е предвидено изпълнението на следните обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“, „Изграждане на перони от двете

страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе“, „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“, „Подмяна съществуваща паважна настилка с бетонова на площадката Терминал Драгоман“, „Ремонт на гара Своге – Приемно здание“, „Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен“, „Подмяна на съществуващи водогрейни котли и горелки с нови за отоплителната инсталация към административна сграда на ЖП Секция Пловдив, газификация и ремонт канализация“, „Ремонт на цех производствен район София“, „Ремонт сграда на РПЖПС Стара Загора ЖП Секция Пловдив в гара Стара Загора по 8-ма жп линия“ и „Ремонт сграда на РПЖПС Бургас“.

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;
- монтиране на фотоволтаични централи, за осигуряване на ел. енергия.

ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 29 366 065,50 лева.

Обект „Доставка на 2 бр. жп моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ – предвидените средства са в размер на 1 821 600,00 лева.

Жп моторни влекачи са движещи се по релси жп машини (On track machines – OTMs), предназначени за изграждане и поддръжка на ЖИ.

Машините трябва да бъдат новопроизведени на базата на одобрен, стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат одобрен тип и въведени в експлоатация за Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба № 57 от 9.6.2004 г. и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация.

Влекачът трябва да:

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

Влекачът трябва да бъде оборудван с:

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

Обект „Доставка на нова горска и градинска техника, резервни части и консумативи“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Обект „Доставка на нова „лека“ жп механизация“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Обект „Доставка на 7 бр. многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и жп ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ – предвидените средства са в размер на 4 639 475,00 лева.

Очакваният ефект от доставката на 7 бр. многофункционални хидравлични багери е следният:

- Гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път.
- Планово и аварийно поддържане на железния път в Република България.
- Намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път.
- Бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път.
- Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).

Обект „Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 16 броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа“ – предвидените средства са в размер на 2 904 732,60 лева.

Обект „Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 4 броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за дигитализация и визуализация на параметрите на контактната мрежа“ – предвидените средства са в размер на 3 625 960,80 лева.

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, ще се гарантира бързо реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи, както и ще е възможно да се намали средното време за отстраняване на една повреда по контактната мрежа, тъй като служителите ще могат да достигат лесно и безопасно всички точки на контактната мрежа и нейните елементи, което от своя страна ще доведе до намаление времезакъснението на влаковете, вследствие на 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 на времезакъснението на влаковете, вследствие 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 „Доставка и въвеждане в експлоатация на композиция от 4 бр. специализирани вагони за превоз на инертни материали и отсевки 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 4 435 822,44 лева.

За гарантиране безопасността на движение и спазване на ГДВ със заложените скорости е необходимо баластовото легло да бъде чисто с правилна форма. За поддържането на баластовото легло в необходимите норми е необходимо да се пресява и почиства периодично. При пресяването всички замърсявания (наречени отсевки) и нестандартният баласт (неотговарящ на изисквания на БДС EN 13450:2013 или еквивалентни) да се изхвърлят извън

железния път или на специализирани вагони за отсекки MFS, които да го отвозват и разтоварват на определени за целта места. В баластовото легло се връща само чист и стандартен баласт с необходимата зърнометрия.

Поделение ЖПС извършва текущо поддържане и среден ремонт на железния път със специализирана жп техника в това число с 8 бр. специализирани вагони за превоз на отсекки MFS 100D, доставени преди 21 години. При средния ремонт на железния път стандартно се използват 4 последователно свързани специализирани вагони за отсекки MFS. При такова композиране и свързване на специализираните вагони е възможно да се извършва конвейерното прехвърляне на замърсения материал към транспортната лента за транспортиране, а оттам да се прехвърлят на следващия MFS вагон. Всеки един специализиран вагон MFS може да работи поотделно или свързан заедно с други. При запълване обема на вместимост на 4 бр. MFS вагони те могат лесно да бъдат транспортирани до депо за изхвърляне и изпразване на вагоните.

С цел изпълнение на разработения график от поделение ЖПС и плана за среден ремонт на железния път и съоръженията към него е необходимо да се достави 1 бр. комплект от специализирани машини за работа по железния път с междурелсие 1435 мм, състоящ се от баластопресевна машина, планировъчна машина и траверсоподбивна машина за укрепване на 2 бр. траверси тип дуоматик с циклично движение по време на работния процес.

Обект „Един брой баластопресевна машина и свързаните с нея допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи и обучение“ – предвидените средства са в размер на 6 301 684,26 лева.

Обект „Един брой баластопланираща машина и свързаните с нея допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи и обучение“ – предвидените средства са в размер на 2 141 633,85 лева.

Обект „Един брой траверсоподбивна машина за укрепване на 2 бр. траверси тип дуоматик с циклично движение по време на работния процес допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи и обучение“ – предвидените средства са в размер на 3 491 156,55 лева.

Очакваният ефект от доставката на 1 бр. комплект от специализирани машини за работа по железния път с междурелсие 1435 мм за среден ремонт е следният:

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция за повишаване на среднопретеглените скорости в жп мрежата в Република България;
- разработване и осигуряване на ГДВ със заложен по-високи скорости и чувствително подобряване на скоростните условия по основните направления от София до Бургас, Варна, Русе, Кулата, Видин, Силистра, Подкова и други;
- стабилен трафичен капацитет;
- осигуряване и поддържане на необходимото ниво на безопасност по основните направления в жп мрежата;
- премахване на скоростни ограничения (съществуващи намаления на скоростта) в междугария с изпълнен ремонт;
- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път, като: смяна на траверси, ръчно подбиване и рихтоване на железния път, смяна на релси, изсичане на тревна и дървесна растителност и други;
- бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път;

- обезпечаване/гарантиране на параметрите на железния път в участъците от жп мрежата със скорост на движение на влаковете над 130 км/ч;
- създаване на възможност за добро и качествено поддържане на железния път, чрез влагане на повече нови жп материали и използване на нови технологии и специализирана тежка механизация при ремонта на рехабилитираните жп участъци с положени релси от тежък тип UIC60 E1;
- увеличаване ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път;
- увеличаване на производителността на труда до 2÷3 пъти в рамките на един „прозорец“;
- оптимизация на работна сила и персонал, намаляване на разходите за труд с не по-малко от 3 ÷ 4 % спрямо моментното състояние;
- годишна икономия на финансови средства за ремонтни работи, доставка на резервни части, експлоатационни разходи и непроизводителни престои на механизацията.

Обект „Доставка на 6 бр. специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелкови крана заедно с оборудването към тях /ХИАБ/“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

В експлоатационната дейност на НКЖИ в Република България, в резултат от активирани свлачища и срутвания възникнали след продължителни проливни валежи и естествената ерозия се налага за кратко време разчистване на железния път от свлечени земни и скални маси за бързото възстановяване движението на влаковете. В повечето случаи достъпът до тези райони е изключително затруднен и е възможен единствено по железен път. При извършваните ежедневни обходи на железния път се набелязват потенциално опасните скални късове, вследствие на което се предприемат профилактични действия /взривяване на габарити и скални откоси/ и последващо разчистване след обрушване на скали и козирки.

Направената, по гореизложения начин, инвестиция на средства в дългосрочен план ще допринесе за:

1. По-бърза смяна на дефектирали (негодни) релси и траверси.
2. Рязко увеличение на обема на превозени жп материали, скрепления, стрелкови части.
3. Бързо отстраняване на аварии и възстановяване на движението на влаковете след дерайлиране.
4. Създаване на по-добра организация и ефективност при изпълняване на ежедневни и текущи операции, свързани с поддържането на горното и долното строене на железния път на територията на секцията.
5. Намаляване на експлоатационните разходи за резервни части и консумативи, както и ангажирането на по-малко персонал при товаро-разтоварната дейност.
6. Повишаване на ефективността при доставката, разпределянето по места и складирането на различните жп материали, използвани в ежедневната работа.
7. Гарантиране на ефективна, висококачествена и безаварийна работа на групите по поддържане на железния път, осигурявайки необходимите материали навреме и на точното място.

Обект „Доставка на 6 бр. жп 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 1 000,00 лева.

Жп моторни влекачи са предназначени да осигуряват комплекс от дейности, които са съществена част от механизирания поддържане на ЖИ на Република България.

Поделение ЖПС извършва поддържане, подновяване и ремонт на железния път чрез специализирана жп 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 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.

ПРОЕКТ: „Транспортни средства“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 3 000,00 лева.

Обект „Доставка на 9 бр. нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран и свързаните с тях специални инструменти, технически документи за поддръжане и ремонт“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

Обект „Доставка на 3 бр. автомобили за възстановителна дейност, на автомобилен и жп ход, за междурелсие 1435 мм окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

При възстановителните дейности извършвани след възникнали жп произшествия, през предходни години, се доказва огромното предимство на специализираните автомобили на двоен ход при бързото отстраняване на последствията от тях и възможността за възстановяване на условията за осигуряване на жп трафик.

В резултат на дългогодишната експлоатация автомобилите вече са амортизирани не достатъчно надеждни с чести аварии и е затруднено използването им, а това води до неизпълнение на поставените задачи свързани с бързото възстановяване на движението и пълно ликвидиране на последствията след жп произшествия, аварии и катастрофи.

С цел по-бързо възстановяване на движение на влаковете след аварии и катастрофи и предвид финансовите възможности и нуждите на НКЖИ, е крайно наложително да бъдат доставени 3 бр. новопроизведени автомобили на двоен ход оборудвани и окомплектовани с всички необходими инструменти, агрегати и крикове.

Обект „Доставка на 2 бр. автомобили за превоз на течни горива“ – предвидените средства са в размер на 1 000,00 лева.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на жп линията София – Пловдив – жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1“ – предвидените средства са в размер на 289 923,00 лева. Подписан е ДБФП № ДОПТТИ-2/09.02.2018 г.

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

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

Дейността „оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите“ е допустима за финансиране по ОПТТИ, но посочените дейности са по договор изпълняван по ОПТ. Цитираните дейности не са включени в настоящия ДБФП по ОПТТИ. При подписване на ДБФП одобрената БФП е на по-ниска стойност от одобрените допустими разходи, тъй като по приоритетна ос 1 има наддоговаряне и разликата е необходимо да бъде осигурена от ДП НКЖИ.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ – предвидените средства са в размер на 317 328,05 лева. Подписан е ДБФП № ДОПТТИ-8/02.08.2018 г.

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

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

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на жп възел София: жп участък София – Волюяк“ – предвидените средства са в размер на 2 072 000,00 лева.

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

Проектът включва модернизация и обновяване на съществуващия 9,925 километров двоен жп участък от София (вкл.) до Волюяк (вкл.), по протежение на ТЖК 10 Алпи-Западни Балкани, включващ строителни дейности, сигнализация и ТК 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 ЕП и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на ЕС за развитието на TEN-T 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.

Сумата е част от собственото финансиране на ДП НКЖИ. Съгласно подписано споразумение за отпускане на БФП ДП НКЖИ има собствено участие/съфинансиране, което е в размер на 29 023 845,74 лв. без ДДС и не е част от подписаното РМС 451/03.07.2020 г., с което се осигурява наддоговарянето по проекта. Съфинансирането по проектите е предвидено за изплащане от Капиталов трансфер съгласно чл. 1, т. 12 и чл. 12, ал. 3 от Договора с Държавата.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на жп участък София – Елин Пелин“ – предвидените средства са в размер на 100 000,00 лева.

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

Проектът включва модернизацията и реконструкцията на жп участъка с дължина 22 км от коридора ОИС от основната мрежа София – Елин Пелин.

Цялостната реализация на проекта е насочена към отстраняване на тесните места по този участък от жп линията, осигуряване на оптимално ниво на интеграция и на оперативна съвместимост по този жп участък, подобряване и поддържане на качеството на

инфраструктурата от гледна точка на безопасността, сигурността и ефикасността, както и подкрепа за разпределянето на видовете транспорт чрез насърчаване използването на ЖТ.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на жп участъка Костенец – Септември“ – предвидените средства са в размер на 26 479 614,39 лева.

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

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

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

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

ПРОЕКТ: Национален обект „Железопътна линия София – Драгоман“ от проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-Сръбска граница: жп участък Волюяк-Драгоман“ – предвидените средства са в размер на 91 464,00 лева.

Съгласно Решение № 202 от 22.03.2023 година на Министерски съвет на Република България средствата са предвидени за сключване на договор от страна на Министъра на транспорта и съобщенията за покупка на имоти в полза на държавата и предоставянето им за управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за изграждане на Национален обект „Железопътна линия София – Драгоман“ в участък Разделен пост „Петърч – Драгоман“ от Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман“.

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел Пловдив“ – предвидените средства са в размер на 500 000,00 лева. Обхват на проекта: Проектното предложение обхваща жп линиите около гр. Пловдив. Обхватът на предложението включва Пътническа гара Пловдив, Източна товарна гара Пловдив, гара Скуtare, гара Крумово и жп участъците между гарите.

Общата дължина на жп линиите във възела е около 23 км двойна жп линия. Максималното натоварване е 22.5 т/ос. Максималният наклон достига 6,4 ‰, а минималния радиус на кривата е 475 м. Целият възел се снабдява с електроенергия (25kV/50Hz) от 2 трансформатора.

Предложението цели модернизация на релсовия път (59 км), контактната мрежа (103 км) и системата за сигнализация и комуникация (23 км); ремонт и укрепване на съществуващите съоръжения, както и изграждане на нови съоръжения на мястото на морално остарелите такива или тези с недостатъчна товароносимост. За градските райони е предвидено изграждането на шумоизолационни съоръжения. Съществуващите преходи на ниво ще бъдат заменени от подлези и надлези (9) и мостове (2). Сигналната блокировка в междугарията ще бъде заменена с автоблокировка с осови броячи без сигнална блокировка. Нова автоматизирана система за блокировка ще бъде доставена и инсталирана на гара Скуtare. Гара Тракия ще се промени на спирка. Ще бъде прокарана нова тръбна мрежа и ще бъдат положени нови кабели за контрол и наблюдение. Ще бъдат доставени нови стрелки (114) с външна блокировка, както и нови

семафори с LED модули, осови броячи за контрол на участъците от релсовия път в гаровите комплекси и в междугарията. Съществуващата ETCS ще бъде актуализирана до версия 2.3.0d и ще бъде разширена, за да покрие и гара Скутаре. Насипите ще бъдат сменени с нови. Ще бъде доставена и инсталирана нова Информационна система за пътниците.

Финансов разчет на средствата от Държавен бюджет по проекти за 2023 г. е представен в Приложение № 8.

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 ЖИ 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 ЖИ.** Развитието и модернизацията на ЖИ 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 ОВОС.

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

➤ **Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на ЖИ.** Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове. Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на ЖИ 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 ЖИ, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал чрез използване на ЖТ.

➤ **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 Компанията.** 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 жп сектора е свързан с развитие на мрежата и оптимизиране на дейностите в НКЖИ. За ефективното функциониране на УЖИ 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 ЖИ и въвеждане на съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на Компанията.

5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от ЕСИФ.

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на ЖИ през 2023 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

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

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

• Проект „Модернизация на жп линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“

Средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно ДБФП в размер на 539 497 177 лв. без ДДС, необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 442 137 278 лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 867 962 333 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

До края на 2023 г. –приключване на отчуждителните процедури и придобиване на всички имоти, необходими за модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец, с изключение на тези в землището на с. Нови хан; Поетапно издаване на оставащите Разрешения за строеж; Продължаване на доставка на материали и строително-ремонтни дейности, в т.ч. демонтаж на железен път и контактна мрежа, земни работи по железния път, работа по съоръженията (водостоци, мостове, виадукти), изграждане на пешеходни съоръжения (пасарелки, подлези) и пътни надлези, прокопаване на тунели и др.

За ТПС Ихтиман се предвижда издаване на разрешения за строеж и стартиране на строителните дейности.

Ще продължи изпълнението на дейности по оценка на съответствието и строителен надзор, оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и археологическо наблюдение по време на изпълнение на строителството.

• **Проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, фаза 2“** – Стойност на проекта по ДБФП – 675 092 693 лв. без ДДС (осигурени средства от БФП в размер на 563 158 136 лв. без ДДС и недостиг поради ограничение на бюджета по оста в размер на 111 934 557 лв. без ДДС. След фазиране на проекта необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 424 392 163 лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 306 929 554,лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Стартирана е открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос. Процедурата е обявена през м.юли 2023 г. Сроктът за подаване на оферти е 14.08.2023 г.

Стартирана е работата на оценителната комисия за избор на изпълнител и ще бъдат сключени договори с предмет „Проектиране и изграждане на 6 пътни надлеза в жп участъка Скутаре – Оризово и Завой – Церковски на мястото на съществуващи прелези по проект „Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, фаза 2“ по шест обособени позиции:

ОП 1: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 18+607 в междугарието Скутаре – Маноле;

ОП 2: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 21+890 в гара Маноле;
ОП 3: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 32+000 в гара Белозем;
ОП 4: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 39+092 в междугарието Белозем – Оризово;

ОП 5: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 192+625 в гара Завой;

ОП 6: Проектиране и изграждане на 1 нов пътен надлез на км 219+390 в гара Церковски

С решение №19/17.07.2023 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ е прекратена процедура с предмет „Модернизация на жп участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“, като има постъпила Жалба в КЗК срещу решението;

Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обекти: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по жп линията Пловдив – Бургас; „Изграждане на надлези/подлези за жп линията Пловдив – Бургас на мястото на съществуващи прелези“; „Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово“; „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“.

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

• Проект „Модернизация на жп линия София – Перник – Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“ – обща стойност на проекта по ДБФП – 22 070 915 лв. без ДДС. По проекта предстои фазиране на база работните програми на изпълнителите.

Планирани дейности през 2023 г.:

За жп участък от София до Радомир са приключили съгласувателните процедури с всички заинтересовани страни, очаква се до края на 2023 година да има одобрение от МРРБ, след което да се одобри и документацията за отчуждаване и окончателен доклад.

За жп участък Радомир до Гюешево, съгласно договорът за изпълнение с предмет: „Модернизация на жп линията Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции: ОП 1: „Оптимизация и актуализация на предпроектни проучвания и идеен проект за модернизация на железопътния участък Радомир – Гюешево, идейно проектиране за железопътния участък Гюешево – граница с Република Македония и изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево – граница с Р. Македония“ е представен актуализиран график, в който дейностите по договора ще се финализират през 2025 г.

До края на 2023 г. по проекта ще се изпълнят дейностите по следните договори:

• „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по 2 обособени позиции“, за Обособена позиция 2: „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“;

• „Изготвяне на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и Доклад за степента на въздействие (ОСВ) за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“;

От проекта няма да се изпълнят в срока на допустимост (декември 2023 г.) следните дейности за които има сключени договори с предмет:

• „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции: Обособена позиция 2: „Актуализация

на Подробна програма за модернизация и на Стратегията за провеждане на тръжни процедури и изготвяне на Документация за кандидатстване за финансиране на строителството на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево – граница с Република Македония”, по който остава да се изпълни **Задача 2:** Изготвяне на Документация за кандидатстване за финансиране на строителството на модернизацията на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево – граница с Р. Македония;

- „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир – граница с Република Македония“;
- „Оценка на съответствието и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране за жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“. Оценяване на Техническия проект и издаване на Сертификат; Администриране и контрол на сключените договори.
- **Проект „Модернизация на жп линия София – Драгоман – сръбска граница, участък Волюяк – Драгоман“, фаза 1** – Стойност на проекта – 254 659 072 лв. без ДДС (осигурени средства от БФП в размер на 166 208 229 лв. и недостиг поради ограничение на бюджета по оста в размер на 88 450 843 лв.). След фазиране на проекта необходимите средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 156 777 136 лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 331 262 606 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Завършване процедурите по придобиване на земя.

Издаване на разрешения за строеж на всички етапи и стартиране на строителството за обект „Строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения на участък Петърч-Драгоман, проектиране, строителство и авторски надзор на системи за сигнализация и телекомуникации на участък Волюяк – Драгоман“; Одобрение на технически и работен проект, издаване на разрешения за строеж и стартиране на етапа на строителство за обект „Проектиране на железен път, контактна мрежа, съоръжения, строителство и авторски надзор на участък Волюяк – Петърч“; Провеждане на обществена поръчка и изпълнение на спасителни археологически проучвания Обект 10 Източен сектор. Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

- **Проект „Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС – Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация – SCADA“** – стойност на проекта по ДБФП – 28 338 178 лв. без ДДС. По проекта предстои фазиране на база работните програми на изпълнителите.

Планирани дейности през 2023 г.:

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

- **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект: „Развитие на жп възли Русе, Варна и Горна Оряховица“** – Проектът е прекратен.
- **Проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на жп връзките към Трансевропейската транспортна мрежа“** – стойност на проекта по ДБФП – 7 228 403 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обект „Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“; Ще се изпълняват дейностите по строителен надзор и управление на договора за рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка №103 (Пристанище Бургас) до стрелка №20 (гара Владимир Павлов; Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост по проекта и осъществяване на авторски надзор при рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка №103 (Пристанище Бургас) до стрелка №20 (гара Владимир Павлов).

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

• Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ - обща стойност на проекта – 6 440 581 лв. без ДДС. Съгласно ДБФП по ОПТТИ стойността на допустимите разходи е 6 255 893 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Довършване на строително-монтажни дейности на обект „Реконструкция на гаров комплекс Искър“ като същите се очаква да приключат през 2023 г., както и процедурите по въвеждане в експлоатация по ЗЖТ.

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

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

Планирани дейности през 2023 г.:

Планира се през 2023 г. да бъде довършена процедурата по въвеждане в експлоатация съгласно ЗЖТ.

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

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

Планирани дейности през 2023 г.:

Планира се в края на 2023 г. да приключи изпълнението на строително–монтажните дейности и надзор по време на строителството на гаров комплекс Стара Загора. За гаров комплекс Нова Загора, поради класифицирането на сградата като обект на единична архитектурно-строителна недвижима културна ценност от „Ново време“ с категория „Местно значение“ се наложи промяна на стратегията за изпълнение на проекта. В тази връзка се планира фазиране на проекта, като в рамките на Фаза 1 ще завърши строителството на гара Стара Загора и реконструкцията и модернизацията на втори, трети и четвърти перони на гара Нова Загора, а в рамките на Фаза 2 се включва реконструкцията на приемното здание на гара Нова Загора. Фаза 2 ще се изпълни по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027.

Съгласно графика за изпълнение Фаза 1 на проекта ще бъде завършена 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 2023 г.:

По проекта предстои внедряване на системата в тестова среда, тестване, обучения и внедряване в реална среда. Интеграция със съществуващите системи в НКЖИ – Система за планиране и управление на ресурсите и Механични вагонни возни с електронни датчици и видеонаблюдение. Изпълнение на дейности, свързани с изработването на видеоклип: изготвяне на обща концепция, създаване и избор на идеен проект; тестване на идеята/корекции и одобрение; създаване на сценарий; изготвяне на стори борд и графични решения; осигуряване на авторски и сродни права; сформиране на творчески екип и обезпечаване на реализацията с необходимата техника и заснемане на кадри за видеоклип.

Проектът ще бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014–2020.

5.3.1.4 По ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“

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

Планирани дейности през 2023 г.:

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

- Проект „Подкрепа за служителите на Дирекция СРИП на НКЖИ, при управлението и изпълнението на железопътните проекти, финансирани от ОПТТИ 2014-2020“ - стойност на проекта – 1 674 766 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

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

5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014-2020

- Проект „Развитие на жп възел София: жп 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. без ДДС (наддоговаряне по проекта в размер на 82 327 091 лв. и гарантирани средства в размер на 44 285 078 лв.

Предвид натрупаното закъснение по проекта е сключен Анекс към Споразумението за отпускане на финансова помощ за промяна в срока на допустимост на разходите до 22.03.2024 г. Предстоят дейности по удължаване на срока на допустимост на разходите на споразумението до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2023 г.:

Поетапно издаване на Разрешение за строеж за обект „Проектиране и строителство за модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и жп участък Централна гара София – Волюяк и Проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и ERTMS“, както и подписване на Акт. Обр. 2а за стартиране на СМР на съответните етапи; Издаване на Разрешение за строеж за междугарие София – Волюяк и гара Волюяк; Подписване на Акт обр. 2а за стартиране на СМР в междугарие София – Волюяк и гара Волюяк; Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

- Проект „Модернизация на жп участък София – Елин Пелин“ – стойност на проекта съгласно подписано Споразумение – 132 966 320 лв. без ДДС. Предприети са действия за удължаване срока на споразумението и е сключен Анекс за промяна на срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12. 2024 г.

Планирани дейности през 2023 г.:

Поради прекратени и изтекли договори за строителство и строителен надзор, през 2023 г. са обявени нови процедури за обществени поръчки за строителство и строителен надзор. Подписан е договор за строителство за жп участъка София-Искър. През 2023 г. се планира подписване на договори за строителство за жп участъка Искър-Елин Пелин, за строителен надзор за жп участъка София-Искър и за строителен надзор за жп участъка Искър-Елин Пелин. Предвижда се издаване на разрешения за строеж за двата надлеза при гара Казичене и спирка Верила. Планира се възобновяване на всички СМР по проекта след подписване на договори по горесцитираните обществени поръчки.

- **Проект „Модернизация на жп участък Костенец-Септември“** – стойност на проекта – 443 448 445 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 255 213 519 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 492/09.08.2019 г. – 168 727 408 лв. без ДДС. Допълнително финансиране от НКЖИ – 19 507 519 лв. без ДДС.

Съгласно подписания Анекс към Споразумението за БФП, срокът на изпълнение на договора е 31.12.2022 г. и не е удължен, във връзка с констатациите на OLAf при сключване на договора за строителство.

Планирани дейности през 2023 г.:

Дейности по управление на проекта; Изпълнение на дейности по визуализация и публичност; Издаване на разрешения за строеж и допълнения към издадени разрешения за строеж; Подписване на Акт обр. 2а за стартиране на СМР в участъците, където са приключили отчуждителните процедури и поетапно стартиране на СМР; Издаване на разрешение за строеж и стартиране на СМР за реконструкция на ТПС Белово; Технически надзор на СМР по проекта; Авторски надзор по проекта; ТСОС надзор по проекта и извършване на Археологически наблюдения по време на строителните дейности.

- **Проект „Развитие на жп възел Пловдив“** – стойност на проекта – 243 881 879 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 202 383 879 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41 498 000 лв. без ДДС.

На 19.01.2021 г. е подписано Допълнително споразумение №3 към Споразумението за БФП, с което срокът за изпълнение на проекта е удължен до 31.12.2023 г. Индикативната крайна дата за приключване на проекта е 31.08.2024 г. и ще бъдат предприети действия за удължаване на срока с цел приключване на дейностите и усвояване на отпуснатия финансов ресурс.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обект „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на Комуникационно-транспортен пробив под жп ареала на гара Пловдив“; Изпълнение на дейностите в етапа на строителство за обект „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникация по железопътни участъци Пловдив-Крумово и Пловдив-Скутаре, включително в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скутаре и РП Тракия“; Консултантът по проекта ще продължи да извършва дейности за оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителството и да извършва координация на сключените договори; Ще продължи изпълнението на дейностите по оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“; Ще продължи да се извършва археологическо наблюдение на обекти в обхвата на проекта; Ще продължи изпълнението на 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. Предвид натрупаното значително забавяне в изпълнението, индикативната крайна дата за приключване на дейностите по

проекта е ноември 2024 г. Ще бъдат предприети действия за подписване на допълнително споразумение за удължаване срока на Споразумението.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изпълнение на вече сключените договори за „Изработване на устройствени планове и технически проект за проект „Удвояване на участъци от жп линията Крумово - Свиленград - Турска граница“, и „Изготвяне на ОВОС“ – реализиране на процедура по ОВОС и получаване на решение по ОВОС, изготвяне на технически проект за елементите на техническата инфраструктура и идеен проект за С и Т, изготвяне на технически спецификации за строителство, изработване на проекти за ПУП и КККР, изготвяне на документация за провеждане на отчуждителни процедури; Обявяване на обществените поръчки за предварителни археологически проучвания и оценка на съответствието на техническия проект, съгласно ЗУТ и оценка за оперативна съвместимост. Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност; Изпълнение и администриране на сключените договори.

• Проект „Техническа помощ за подготовка на Модернизация на жп линията Видин – София железопътен участък Мездра – Медковец“ – стойност на проекта – 11 291 222 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 07.12.2023 г. Съгласно графика за изпълнение на проекта индикативната крайна дата за приключване на дейностите е 28.05.2024 г. Ще бъдат предприети действия за подписване на допълнително споразумение за удължаване срока на Споразумението.

За жп участъка Видин – София е получено финансиране по ОПТ 2007-2013, приоритетна ос 5 Техническа помощ за проект „Проектиране на строителството на жп линията Видин – София: актуализация на проекта и подготовка на жп участък Видин – Медковец“, който включва актуализация на идеен проект, трафик прогнози и Анализ „Разходи-Ползи“ за участъка Видин – София (Столник), както и изготвяне на ПУП и технически проект за участъка Видин – Медковец.

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

Планирани дейности през 2023 г.:

Изпълнение на Договор с предмет „Изготвяне на технически проект и устройствени планове за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“; Сключен договор № 11635/29.03.2022г. с предмет „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и изпълнението му; Обявяване на обществената поръчка, сключване на договор с предмет „Оценка на съответствието и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и изпълнението му; Сключен договор № 11866/27.01.2022г. с предмет „Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти в обхвата на проект „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“ и изпълнението му; Сключен Договор № 11657/10.05.2022 г. с предмет „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по проект „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“; Изпълнение на Договор с предмет „Изготвяне на ДОВОС за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътния участък Мездра – Медковец“.

• Проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между ЖИ и летище Бургас“ – стойност на проекта – 4 009 451 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 31.12.2023 г. Индикативната крайна дата за приключване на дейностите по проекта е декември 2024 г. Ще бъдат предприети действия за подписване на допълнително споразумение за удължаване срока на Споразумението.

Планирани дейности през 2023 г.:

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

- Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Драгоман – граница с Република Сърбия“ – стойност на проекта – 5 542 380 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – 20.10.2023 г. Предвид натрупаното значително забавяне в изпълнението, индикативната крайна дата за приключване на дейностите по проекта е през декември 2024 г. Предприети са действия за подписване на допълнително споразумение за удължаване срока.

• **Планирани дейности през 2023 г.:**

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

Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост за проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия”

Изпълнение на дейностите по ОВОС; Дейности по управление на проекта и комуникация и публичност; Изпълнение и администриране на сключените договори.

- Проект „Модернизация на ТПС Враца и Перник, част от основния мрежов коридор ОИС“ – стойност на проекта – 28 048 830 лв. без ДДС. Срокът на изпълнение на проекта, съгласно подписан анекс към споразумението, е 22.03.2024 г.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изпълнение на мерки по информация и комуникация по обособени позиции: ОП 3 „Изпълнение на мерки по информация и комуникация за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на ТПС Враца и Перник, разположени на коридор ОИС;

5.3.3 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027

- Проект „Модернизация на жп линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2 – 867 962 333 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране.

- Проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, фаза 3“ – 306 929,554 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране.

- Проект „Модернизация на жп линията София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман“, фаза 2 – стойност на проекта – 331 262 606 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране.

- Проект „Модернизация на ключови гари и изграждане на нови жп линията София – Перник – Радомир“ – индикативна стойност – 50 000 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

През 2023 г. се планира стартирането на обществена поръчка с предмет: Проучване, конструктивна експертиза, изготвяне на технически паспорти, идеен проект, документи за преценка необходимостта от ОВОС и технически спецификации за възлагане на инженеринг на обекти по проект: „Реконструкция на гарови комплекси по жп линия София-Перник-Радомир“ по ОП“. От изпълнението на дейностите по тези договори (2 бр.) ще се определи конкретна индикативна стойност на проекта, както и ще се уточни точният обхват на проекта.

- Проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“ – индикативна стойност на проекта – 66 275 857 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

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

Сключен Договор № 11920/24.04.2023 г. с предмет „Изготвяне на ПУП, проектиране и модернизация на тягова подстанция Бойчиновци с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно поддържане и сервизна поддръжка за срок от 10 години “ и изпълнението му. Сключен Договор № 111002/26.06.23г. „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 на тягови подстанции Димово и Бойчиновци и изготвяне на технически паспорти, по обособени позиции“ – За Обособена позиция 2: „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството, управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство на тягова подстанция Бойчиновци и изготвяне на технически паспорти по проект „Изготвяне на ПУП, проектиране и модернизация на тягова подстанция Бойчиновци с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години“ и изпълнението му.

- Проект „Техническа помощ за изграждането на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица“ – проектът към момента не е включен като приоритетен в актуалния вариант на ПТС, но ще се търсят възможности и механизми за неговото включване или финансиране от други източници. Индикативна стойност за трите обекта – 10 500 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

През 2023 г. се планира стартирането на обществена поръчка с предмет: „Изработване на предпроектни проучвания и Идеен проект, подготовка на административно-териториални и екологични процедури и изготвяне на техническа спецификация за техническо проектиране и строителство на ИМТ по 3 ОП“. При осигуряване на финансиране, ще бъдат подписани договори с избраните изпълнители и те ще започнат своята работа по изпълнението на задълженията по договорите.

- Проект „Техническа помощ за подготовка на жп проекти за програмен период 2021-2027“ – индикативна стойност – 2 870 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител.

5.3.4 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021-2027

- **Проект Модернизация на жп линия Видин – София: жп участък Медковец – Срацимир** – стойност на проекта съгласно подписано Споразумение – 516 740 445 лв. без ДДС.

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

През 2021 г. от експерти в НКЖИ беше изготвен Формуляр за кандидатстване по проекта. В средата на м. януари 2022 г. във връзка с отворена покана за финансиране по МСЕ сектор Транспорт 2021-2027 г. формулярът за кандидатстване по проекта беше подаден към CINEA. През месец октомври 2022 г. има сключено споразумение за финансиране на проекта.

Планирани дейности през 2023 г.:

С цел своевременно изпълнение на дейностите и стартиране на строителството, след подаването на проекта от страна на НКЖИ са предприети действия за провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и сключване на договори.

5.3.5 ПРОЕКТИ ПО „НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ“

- **Проект „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране в България – Русе“** – стойност на проекта – 58 627 440 лв. без ДДС.

По отношение изпълнението на инвестицията за „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за Република България до 31.08.2026 г., е възможно същата да бъде оттеглена от финансиране по НПВУ в рамките на текущото предоговаряне на Плана, във връзка с констатирани рискове от Министерство на финансите за изпълнение на проекта, съгласно получено писмо вх. № ЖИ-41212/25.09.2023 г.

Планирани дейности през 2023 г.:

През 2023 г. се планира приключване на обществените поръчки за избор на изпълнители за техническо проектиране и строителство и за строителен надзор. След приключване на процедурите ще бъдат подписани съответните договори и ще започнат дейностите по техническо проектиране.

- **Проект „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в жп участък Русе – Каспичан“** – стойност на проекта – 205 860 112 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2023 г.:

Предстои провеждане на процедури за избор на изпълнители, сключване на договори и стартиране на изпълнението.

Във връзка с тръжна процедура с предмет: “ Внедряване на ERTMS ниво 2 (ETCS и GSM-R или по-ново поколение цифрово радио от типа FRMCS или еквивалентно) в железопътен участък Русе – Каспичан – проектиране, доставка, строителство и въвеждане в експлоатация“ се очаква приключване работата на комисията, решение за избор на изпълнител, подписване на договор и стартиране на изпълнението му.

Във връзка с тръжна процедура с предмет: „Оценка на съответствието, строителен надзор по ЗУТ и администриране на договор за проектиране и строителство за проект „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан“ се очаква приключване работата на комисията, решение за избор на изпълнител, подписване на договор с изпълнител и стартиране на изпълнението.

Във връзка с тръжна процедура с предмет: „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска“ по проект „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан“, по

обособени позиции, Обособена позиция № 1: „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект „Цифровизация по широкообхватната ТЕН-Т мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан” и Обособена позиция № 2: „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Цифровизация по широкообхватната ТЕН-Т мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан” се очаква приключване работата на комисията, решение за избор на изпълнител/и и подписване на договори по двете обособени позиции.

5.3.6 ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ

- Проект „Консултантска дейност и извършване на оценка на съответствието с основните изисквания към строежите на техническите проекти в участък от жп линията София – Перник – Радомир и жп възел София в участъците: „гара Подуяне – гара Биримирци“, „гара Биримирци – гара Подуяне разпределителна“, „гара София – гара Елин Пелин“ и „гара Казичене – гара Равно поле – гара Столник“, включително ново приемно здание на нова жп гара Обеля и ново приемно здание на съществуваща жп гара Волюяк – индикативна стойност – 66 600 лв. без ДДС.
- Проект „Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия между Република България и Република Турция, осигурявайки втори граничен преход между тях – индикативна стойност – 525 000 лв. без ДДС.
- Проект „Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София – Волюяк – Храбърско – Батановци“ – индикативна стойност 265 758 лв. без ДДС.
- Проект „Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка Разделна – Кардам“ – индикативна стойност – 574 400 лв. без ДДС.
- Проект „Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир – Кулата“ – индикативна стойност – 18 489 780 лв. без ДДС.

Предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител, сключване на договор и стартиране на изпълнението.

- Проект „Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на връзка към втори нов граничен комбиниран (пътен и жп) мост на р. Дунав при Русе“ – индикативна стойност – 45 540 лв. без ДДС.

Предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител, сключване на договор и стартиране на изпълнението.

- Проект „Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ“ – индикативна стойност – 20 160 000 лв. без ДДС.

Предстои провеждане на процедури за избор на изпълнители, сключване на договори и стартиране на изпълнението.

- Проект „Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ“ – индикативна стойност – 4 030 000 лв. без ДДС.

Предстои провеждане на процедура за избор на изпълнител, сключване на договор и стартиране на изпълнението.

Прогноза за необходимите средства за проектите, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 и Механизъм за свързване на Европа за 2023 г. е представена в Приложение № 9.

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 ЕМ 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 бр. 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 ЖИ, 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 ЖТ“ и чл. 159 и чл. 367, ал. 1 от „Правила за техническа експлоатация на ЖИ 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 тревни, обезтревяване чрез пръскане на баластовата призма с хербициди, почистване на водоотводнителни съоръжения и канавки. За текущото поддържане на железния път, съобразно изброените правила и наредби се използват изцяло средства от събираните от УЖИ такси за достъп и използване.

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

Поддържането на енергийните съоръжения в участъците с 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 ТПС 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 2023 г.

Приложение № 2: Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от Капиталов трансфер и Инфраструктурни такси, завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2023 г.

Приложение № 3: Финансов разчет на средствата от Инфраструктурни такси за 2023 година на поделение "Железен път и съоръжения"

Приложение № 4: Обекти за 2023 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за "Ремонт на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт" финансирани със средства от такса за преминаване по железен път и собствени средства на НКЖИ

Приложение № 5: Очаквана влакова работа и приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за 2023 г.

Приложение № 6: Обекти за 2023 г. на поделение „Електроразпределение“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура“, финансирани със средства от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

Приложение № 7: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2023 г.

Приложение № 8: Финансов разчет на средствата от Държавен бюджет по проекти за 2023 г.

Приложение № 9: Прогноза за необходимите средства за проектите, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 и Механизъм за свързване на Европа за 2023 г.

Приложение № 10: Отчет за приходите и разходите на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за 2022 г. и годишна програма за 2023 г.

Приложение № 11: Баланс на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ към 31.12.2022 г. и прогнозен баланс към 31.12.2023 г.

