



RASTIA



ДО
Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА

КОПИЕ ДО:
Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

КОПИЕ ДО:
Г-Н НИКОЛА ВАСИЛЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

София, 1000, ул. „Дяков Игнатий“ № 9
Тел. 02/9409-568, 662, 650, 216

Рег. № 23 01-9 / 1602.21 Г.



34-00-30 / 15.02.21

Относно: Въпроси възникнали на кръгла маса за експертно обсъждане и изпълнение на „Национален план за възстановяване и устойчивост“ в част Транспортна свързаност

УВАЖАЕМИ Г-Н МИНИСТЪР,

Асоциация по железопътна сигнализация, автоматика, комуникации и индустрия (RASTIA) в партньорство с Българска търговско-промишлена палата и Конфедерация на труда „Подкрепа“ организираха и проведеха Кръгла маса за експертно обсъждане и изпълнение на „Национален план за възстановяване и устойчивост“ в част Транспортна свързаност. Кръглата маса се проведе на 9 февруари 2021 година от 10 часа на която се взе решение на 15.02.2021г. да бъдат внесени въпросите, които не можаха да бъдат обсъдени поради ограниченото време.

На срещата се обсъдиха и предложиха конкретни мерки за изпълнение на:

- Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) в част Транспортна свързаност, който ще се изпълнява от ДП „НКЖИ“ и „БДЖ-Пътнически превози“
- НПВУ – Проект едно „Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направленията от основната и широко обхватната TEN-Тмрежа“



- НПВУ – Проект две „Преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси и изграждане на интермодален терминал – Горна Оряховица“
- НПВУ – Проект три „Модернизация на тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широко обхватната ТЕН-Тмрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“
- НПВУ – Осигуряване на устойчива транспортна свързаност и услуга чрез закупуване на енергийно ефективен и комфортен подвижен жп състав

Въпроси и предложения от участници в обсъждането във връзка с „Национален план за възстановяване и устойчивост“ в част Транспортна свързаност:

Въпроси и предложения по проект 1 и 2:

1. Каква е причината за редуциране на бюджета по проект №2 от НПВУ със сумата от 110 млн. лв. без ДДС ? На 13 ноември 2021 г. бе презентиран план на който се представиха проекти на стойност близо 188 млн. лв. без ДДС, а на 9 февруари 2021 г. сумата бе намалена до 78 млн. лв. без ДДС? Къде и за какво са пренасочени тези средства ? – *д-р Людмил Иванов*
2. След модернизация на гарови комплекси и привеждането им към съвременните изисквания по протежение на железопътната линия София – Г. Оряховица – Варна, от кой фонд и по коя програма ще финансирате изграждане на ERTMS ? – *д-р Людмил Иванов*
3. Реално след 3-4 години ще бъдат завършени модернизациите на всички гари по протежение на железопътната линия София – Г. Оряховица – Варна и едва тогава ще има готовност за инсталиране на оборудване за съвременно управление на влаковото движение ERTMS. Ще запазите ли намеренията си за използване на система GSM-R или ще преминете към FRMCS ? – *д-р Людмил Иванов*
4. Предвид увеличаващия се обем от работа по подготовка на документи и обявяване на процедури в настоящия програмен период наличния персонал на ДП „НКЖИ“ достатъчен ли е ? Какви мерки сте взели за недопускане забавяне изпълнението на проекта НПВУ ? – *д-р Людмил Иванов*
5. Каква е политиката по кадрово осигуряване на ДП „НКЖИ“ и има ли план откъде ще се взимат кадри в програмата не става ясно как точно ще стане дигитализация без кадри ! – *членове и експерти на RASTIA*
6. На кои гари (километрично разположение) ще се внедрят системи за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение ? Необходимо е монтирането им на ключови места из цялата железопътна мрежа на ДП „НКЖИ“ ! Какво ще представлява системата за контрол на характеристиките на ГДЖПС, къде ще се изградят тези пунктове; – *членове и експерти на RASTIA и въпрос от социалните мрежи*
7. При ремонт и модернизация на железопътен участък по НПВУ, предвижда ли се дефинирането на критерии, по които да се извърши оценка на проекта относно



необходимостта от ново въвеждане в експлоатация, съгласно ЗЖТ? – *членове и експерти на RASTIA*

8. В рамките на този проект поне експериментално на две гари и едно междугарие да се внедри система за мониторинг на подвижния състав и пътната инфраструктура, основана на използване технологията за разпределено акустично сондиране (DAS). – *членове и експерти на RASTIA*
9. Целесъобразно е използването на оптични влакна за пренос на данни както за служебни нужди на ДП „НКЖИ“ така и за отдаване на трасета под наем с цел генериране на допълнителен приход за държавното. Възможно ли е при изкоп за полагане на нови оптични кабели да се добави допълнителен кабел с голям капацитет от над 300 влакна , който да бъде отдаван под наем ? – *членове и експерти на RASTIA*
10. Целесъобразно е монтирането на слънчеви бойлери за топла вода, топлоизолация и висок клас PVC дограма на обитаеми помещения и използване на клас AAA за уреди е по добър вариант от монтирането на фотоволтаични централи на покривите на спирки и гари. Икономическия ефект от фотоволтаичните централи ще е значително по малък от предложените алтернативи. – *членове и експерти на RASTIA*
11. Във връзка с проектиране и изграждане на автоматизиран хъб за управление на информацията в ДП „НКЖИ“ е икономически по ефективно наемането на отдалечени сървъри (Cloud technologies). – *членове и експерти на RASTIA*
12. С какви параметри и характеристики ще е бъдещото хале за ремонт на механизация с довеждаща инфраструктура в гаров комплекс Мездра ? – *членове и експерти на RASTIA*
13. Планираните модернизации по железопътните линии в настоящия програмен период ще бъдат оборудвани с така нареченото ниво 1 на ERTMS или ще преминете към инсталиране на оборудване ниво 2 ? Допускаме като вероятни години на изпълнение 2026-2027 за инсталиране на ERTMS, след 5-6 години ERTMS ниво 1 ще бъде ли актуално или ще бъде морално остаряла технология ? Предвид че голяма част от Европа ще внедрява ERTMS ниво 2 , ДП „НКЖИ“ кое ниво ще предпочете да внедрява и защо? – *д-р Людмил Иванов*
14. Кога ще се въведе съвременна Единна Система за управление на влаковата работа в Държавно Предприятие „Национална Компания Железопътна Инфраструктура“ на територията на цялата страна и планирате ли това да стане посредством НПВУ? – *членове и експерти на RASTIA*
15. В отговор на предизвикателствата към дигитализация в железопътния транспорт, намирате ли за необходимо доразвиването и обвързването на географската информационна система (ГИС) с регулярно извършваните измервания и диагностика на железния път, което да улесни и подобри решенията по поддръжка? – *членове и експерти на RASTIA*
16. Какво е виждането на ДП „НКЖИ“ за поддръжка на оборудването след модернизиране по НПВУ на железопътни системи за сигнализация и телекомуникация? Има ли технически проблеми по експлоатацията на вече модернизираните гари по направление Пловдив – Свиленград, както и при нормалната експлоатация на ТПС ? Ако има проблеми как могат да бъдат избегнати за напред ? – *членове и експерти на RASTIA*



17. Дефиниране на системни изисквания за решения, а не единствено спецификации на оборудване в тръжните процедури, както и отделяне на високите технологии от строителството. – *членове и експерти на RASTIA*
18. Да залегне принципа за развиване на единна IP базирана стратегия за железопътни комуникации при осъществяване на НПВУ, ОП и МСЕ. – *членове и експерти на RASTIA*
19. След като гара Карлуково не фигурира в плановете за нова централизация пак ли предвиждат да я закриват!?- Валентин Драганов
20. За да се привличат товари трябва да има условия! Защо не въобще не се споменава товарната гара в Червен бряг? -Симеон Александров
21. Какво значи обследване и ново здание на гарата в Червен бряг?- Иван Иванов
22. Какво преустройство е предвидено така, че да отпадне намалението на скоростта и от двете страни на гарата! От към бившия месокомбинат трябва да се мести трасето а страна Карлуково само преустройство на гърловината ли ще е?- Иван Иванов
23. Любопитно ми е какъв ще е този подлез и къде ще се намира в Мездра при положение, че гарата е почти на нивото на р.Искър!?! Проектанта сигурно трябва да е този правил тунела под Ламанша!- Ивайло Иванов
24. Защо ще се махат коловози в г. Мездра?- Ивайло Иванов
25. Съгласно Решение № 2012/88/ЕС²³ проектите финансирани с евросредства трябва задължително да се включва изграждането на ERTMS. Освен това изискването е до 2030 г. всички жп линии, които са част от основната TENT-T мрежа трябва да са съоръжени с елементите на както и подвижния състав движещ се по тях да е снабден с такъв. Съгласно плана за внедряване на ERTMS в България, които се актуализира на 5 години и следващата актуализация е 2022г. По предписание на европейската сметна палата към комисията всяка държава членка трябва да постигне споразумение с комисията кога да изведе от експлоатация националната си система и да въведе ERTMS. В тази връзка въпросите са:
Какво споразумение е постигнато и кога България ще изведе от експлоатация националната си система и да въведе ERTMS, както по основните части на TENT-T мрежа така и по второстепенните?- въпрос на КТ „Подкрепа” към МТИТС;
26. По кои жп линии в страната части от основната TENT-T мрежа има защитени проекти и осигурено финансиране за изпълнение на изискванията на ЕК по отношение на въвеждането на ERTMS до 2030 г. и има ли такива за които няма такива?- въпрос на КТ „Подкрепа” към МТИТС;
27. В кои гари ще се изградят МКЦ в представените участъци (брой и имена); - Ангел Янев
28. В много междугария в посочените участъци за внедряване на автоблокировки с броячи на оси има съвременни такива, изградени и въведени в експлоатация в последните 2-10 г. - ще се заменят с по-нови ли? Какви ще са предимствата и въобще нуждата от това, ако се подменят; - Ангел Янев
29. Кои са и какво се разбира под гарови комплекси за преустройство – гаровите сгради, перони, коловозно развитие, цялата гарова платформа; - Иван Кисев
30. Какво представлява облагородяване на околното пространство и не е ли добре това да стане със собствени целеви средства, вместо с европейски; - Стефан Илиев



31. Защо в новата версия на плана ги няма плановете за преустройство в сградите на гари Илиянци, Враца, Левски, Горна Оряховица, Филипово? – Стефан Илиев

Въпроси и предложения по проект 3

1. Предлагаме изграждането на ТПС да е придружено с договор за гаранция и поддръжка на съоръжението за период от минимум 10 години. – *членове и експерти на RASTIA*

Въпроси и предложения свързани със закупуване на подвижен състав от БДЖ – Пътнически превози

1. Предвидените 20 мотрисни влакове за дълги разстояния (от 300 км нагоре) след като стана ясно, че ще бъдат съоръжени с необходимото оборудване на за кое ниво на ETCS са предвидени и съгласувано ли е с управителя на инфраструктурата? (Все пак ще има такива които ще се движат по направления по които нямаме задължение за въвеждане на ERTMS а в останалите има или се предвижда различно ниво на системата)-въпроса е към БДЖ ПП въпрос от КТ „Подкрепа”.

Допълнителни въпроси:

1. За развитие на интермодалния транспорт в страната е необходимо изграждането на малки интермодални терминали в района на Търговище, Радомир и Перник (логистичен център). За терминал в първите няколко години може да се използва един или два съществуващи коловоза с дължина минимум 740 метра на гарите, като се изгради контейнерна площадка и товароразтоварно оборудване (челен товарач). Също да се направи оценка на съществуващите терминали и да се реновират и разширят тези които имат потенциал за растеж ! – *членове и експерти на RASTIA*
2. Каква е визията за развитие на Фериботен комплекс Варна ? – *членове и експерти на RASTIA*
3. Какви са възможностите за финансиране посредством НПВУ - доизграждане на системата за онлайн билето издаване (На БДЖ – ПП), както и закупуването на автоматични билето издаващи устройства за поне 70 гари ? – *членове и експерти на RASTIA*
4. Изграждане на пътническа информационна система на перони, на спирки и гари и в подвижния състав – Необходимо е да се агрегира пътна информация и да се покаже по подходящ начин на гражданите. Конкретно, това може да са информационни табла, показващи заминаващите и пристигащите влакове или местонахождението на даден влак в момента. Или тази информация може да се покаже директно на гражданите посредством мобилно приложение. – *Стефан Ставрев*
5. Няма да дойде млад човек за заплата 800-1100 бруто никой не е луд да работи в мизерията за 700 лв -Предложение 1 изчистване на фалшивите телкове от БДЖ и НК ЖИ . Стимулиране на млади и образовани хора да работят в тези фирми. Не е нормално за мен щатове в БДЖ, НК ЖИ и метрополитен чрез градски транспорт топлофикация



- да са едни и същи. Един млад инженер може ли да живее в София с 1000 - 1100 лв в София?-Станислав Панев;
6. Ще го карат пенсионерите/а те не са вечни/ защото другите бягат за ПАРИ. Поне още 300 лв към щата към днешните цени на частните превозвачи биха били задържали машинистите в БДЖ- Илия Филипов;
 7. Аз имам следният въпрос към МТИТС: Защо не приложиха в България, препоръчаният от ЕС регламент от 01 март 2020 за намаляване на инфраструктурните такси за ползване на жп-мрежата. Железопътните превозвачи също са засегнати от Ковид-кризата. Компенсират се единствено автобусните превози. Можеше поне да замразят инфраструктурните такси (както и всички допълнителни такси, цена на ток които плаща превозвача) на НКЖИ, на ниво от 2020 година, но в никакъв случай не трябваше да се позволява, през 2021г. отново, да бъдат повишени. МТИТС има ли план за справяне на ковид-кризата в жп-сектора?- Галя Николова;
 8. Излишен стрес на колегите, работили 30-40 години на старата инсталация, и изведнъж ново. Кога ще го научи, ще го изпитат и свикне на тънкостите! Те някои от таблета с телеграмите се плашат, и вярват на чипирането, вие модерни технологии.- Панайот Желев;
 9. Защо новите локомотиви на БДЖ Сименс Смартрон серия 80 са поръчани без система за сигурност ETCS и по този начин не могат да реализират максималната си скорост от 160 км/ч? Какво се случва с ремонта на ДМВ серия 10 и ЕМВ серия 30/31? Имаме договор на лице с Алстом, а в същото време на лице не се вижда нищо свършено. Как ще коментирате запалването на ДМВ серия 10 в участъка София-Перник? Защо българските железници не залагат на еднаква визия на подвижният си състав? В последно време се забелязват вагони от сериите 74 и 50 със син цвят и бяла ивица – което е може би 5-та или 6-та различна ливрея на пътническите вагони. По никакъв начин това не отговаря нито на ливреята на локомотивите серия 80, нито на масовите серия 43/44/45. Не е ли редно да се стигне до една визия и всички вагони да бъдат в тази разцветка ? -Красен Панев–Въпроси към БДЖ ;
 10. Защо в технически таблици и нормативи никъде не е заложено движение на товарните влакове със скорост 120 км/ч в участъците където позволява това? До колкото винаги се е казвало – новите участъци Септември – Свиленград позволяват това, но нормативите не го позволяват. Защо бяха намалени скоростите в участъците Елин Пелин – Побит Камък от 130 на 80 км/ч, Веринско – Ихтиман от 110 на 60 км/ч, Сестримо – Белово – Септември от 80 на 60 км/ч? Говорите за модернизация и увеличаване на скоростите – а в същото време се намаляват без фактически започване на работата по модернизация на споменатите участъци. Защо беше започнат ремонта на София – Елин Пелин едновременно? По този начин беше унищожена пропускателната способност на споменатия участък. В същото време ремонта на Казичене – Елин Пелин се проточва над 3 години подред в участък без никакви сложни съоръжения или терени за преодоляване. Защо при товарни влакове назначени до 100 км/ч на спиращен процент 69% не се позволяват скорости над 80км/ч по разписание в участъците – Зимница – Карнобат и други вече реновирани? -Красен Панев– Въпрос към НКЖИ;
 11. Защо се допуска номерирането на локомотиви от различен тип под една серия? Визирам локомотивите серия 80 и 81, в Булмаркет, БДЖ и ПИМК Рейл – това са



електрически локомотиви тип Х4Е, а в БЖК – това са маневрени дизелови локомотиви LDH125 (серия 55). Разбирам, че локомотивите на БЖК са под наем тук, но серията им съвпада с тази на електрическите локомотиви. Това допустимо ли е? Защо се налага поставянето на дванадесет цифрените номера на локомотивите на челните им греди/стени? Според европейските изисквания – този номер трябва да бъде поставян само на страничните стени на локомотивите (sidewalls – записано в европейската директива). Защо ние перифразираме написаното и задължаваме поставянето на всички страни на този дванадесет цифрен номер? -Красен Панев– Въпрос към МТИТС и ИА ‘ЖА‘;

12. Необходим ли е на България независим и работещ в обществен интерес железопътен регулатор (РО, НОБ, НОПП) или настоящото положение удовлетворява индустрията? – Варужан Апелян;
13. Обсъждана ли е идеята да се фолират вагоните, подобно на градския автобусен транспорт, с цел да се чистят по-лесно от графити? -Иво Щерев ;
14. Кога ще се довърши Коридор 8, линията Радомир – Кюстендил? А на мен ми е интересно да разбере защо машинисти около 70 годишни продължават да упражняват професията, дори и като пенсионери? Дали има 70 годишни пилоти?- Ренета Андонова;
15. В страните от Западна Европа се наблюдава намаляване на инфраструктурните такси и отмяна на таксите за заявено неизползвано трасе. На фона на зелената сделка, 2021г обявена за година на ЖП транспорта, у нас таксите се повишават с 10%, като такса заявено, неизползвано трасе не е отменена или намалена. Каква е причината за това? - Мая Янакиева;
16. Целите, които са поставени ще се постигат през хората. Къде във всичко е подготовката на персонала? Моето мнение е, че трябва Човека да бъде поставен в центъра? Всичко останало е следващо ниво. -Христо Сановски;
17. Въпрос към НКЖИ: Кога ще бъде окончателното завършено подновяването на жп участъка София - Мездра с тежък тип релси? Към БДЖ-ПП: Кога ще направят тяговите проби на новия локомотив Смартрон дали отговаря на техническите спецификации заложен в договора? -Васил Рангелов;
18. Какъв е принципът на приемо-предаване на подвижен състав на граничните пунктове и по-специално на Капитан Андреево -Капъкуле и как се приоритизират влаковете? Не е ли удачно иницирирана на експертна комисия с участието на представители от неправителствени организации, с цел прозрачност, контрол и гъвкавост на процеса? - Павел Павлов;
19. Кога ще се реновира линията Свищов - Троян и прокопаването на тунела Троян – Кърнаре?- Вълко Станев ;
20. Искях да задам въпрос относно готовността ни да приложим 4-ти пакет от мерки за железопътния транспорт, както и дали имаме готовност да иницирираме комбиниран транспорт Ро-Ла (вторият въпрос мога да допълня така: ако нямаме готовност, защо, при положение, че отдавна се говори за това, а всъщност капацитет има). -Антоанета Кирова.;
21. Кога ще бъде публикуван договора между държавата и БДЖ ПП за извършване на обществени превозни услуги(ДОПУ) на превоз на пътници?- Инициативен комитет на работещите БДЖ;



22. Кога ще бъде публикувана новата процедура за ДОПУ и жп мрежата ще бъде ли разделена на линии (участъци), ще се допуснат ли на пазара частни оператори (от България и Европа) или ще се продължи закрилата над БДЖ и качеството на услугата ще продължи да пада (ако е приоритизира БДЖ – ГП то рано или късно ще има процедура срещу България за господстващо монополно положение и недопускане на конкуренция, също така в 4-ти жп пакет има клауза че под определени изминати влаккилометри на годишна база може да има само един оператор това няма ли да изкриви пазара и да продължим да копаем дъното???) – Иван Иванов
23. Ще се преразгледа ли държавната политика свързана със ЗОП, поради неравностойна конкуренция на БДЖ с частните предприятия, на които не е вменено изискването да провеждат обществени поръчки за закупуване на части агрегати и подвижен състав? - Инициативен комитет на работещите БДЖ;
24. Каква е обосновката за закупуването на 15 локомотива, 16 мотрисни влакове за къси и 20 мотрисни за дълги разстояния по НПВУ и предвижда ли се на закупуване на други? - Инициативен комитет на работещите БДЖ.

В заключение предоставяме Ви Открито писмо на ДЕРБЖ получено след проведената конференция: Пълния текст на писмото може да се открие на адрес: https://derbz.alle.bg/%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8/?fbclid=IwAR2bl6iWqlel2y7h7sEa9XrP9_mGL0qksWfWRK1jv14gI4XGPiZoAduS-Y

Съгласно постигнатата договореност на Кръглата маса очакваме Вашите отговори до 01.03.2021 година.

Координатори и модератори на събитието :

доктор Людмил Иванов телефон +359878661160 мейл office@rastia.org

докторант Марио Нинов телефон +359885396661 мейл mario@podkrepa.org

С уважение :

д-р Людмил Иванов

С уважение :

докторант Марио Нинов