



ПОДЕЛЕНИЕ „УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА” – НАСТОЯЩЕ И БЪДЕЩЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ, РАБОТА И РЕЗУЛТАТИ ОТ ИЗВЪРШВАНИТЕ ДЕЙНОСТИ

Валентин Стефанов Кънчев

v.kanchev@rail-infra.bg

*Държавно предприятие „НКЖИ”,
1233 София, бул. „Мария Луиза” № 110
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: железопътната инфраструктура, основни дейности, приходи, кантарите и дезинфекционни станции, проектите за модернизация и рехабилитация на жп участъци

Резюме: В настоящия доклад е описана работата на поделението в настоящия момент. Отбелязани са методите и начините на редуцирането на персонала в поделението през 2011 и 2012 год. Във връзка с намаления обем от превози е изяснена новата организация на работа във възел София след закриване на гара Подуяне разпределителна. Изброени са услугите, които предоставя поделение УДВК, като е направено сравнение на получените приходи през 2010 и 2011 год. В доклада са застъпени мероприятията на развитието на поделението и ДП „НК ЖИ” през периода 2014-2020 год и са описани една малка част от проектите за модернизация и рехабилитация на жп участъци.

I. СЪЗДАВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Създаването на железопътния транспорт в България започва като частна инициатива с построяването на първата ж.п. линия, свързваща Русе и Варна, от английска компания с главни акционери Уилям Гладстон и братя Баркли през 1865 г. (в условията на османска власт) с дължина от 223 км. Скандалното при нея, е че за построяването ѝ са използвани камъни от останките на средновековните български столици, които до този момент е бил сравнително добре запазен.

През 1874 г. английската компания прехвърля експлоатацията на дружеството на Барон Хирш - Източни Железници. Железопътните линии в България, собственост на барон Хирш, са с обща дължина 309,6 км, които през 1909 г. княжеството откупува линията (под натиска на Англия - на три пъти по-висока цена) за 43 294 347 златни лева и от тогава железницата в България е държавна.

II. НАСТОЯЩЕ

Национална компания “Железопътна инфраструктура” (НКЖИ) съществува от 01.01.2002 г., когато съобразно Закона за железопътния транспорт Национална компания “Български държавни железници” е разделена на две компании – НКЖИ и БДЖ – ЕАД. Тя е правопреемник на Национална компания “Български държавни

железници” (НК “БДЖ”) и поема съответната част от активите и пасивите ѝ по баланса към 01.01.2002 г., която се отнася до железопътната инфраструктура като предлага равно поставен достъп на лицензираните превозвачи до железопътната мрежата.

Поделение „Управление Движението на Влаковете и Капацитета”(УДВК) е в състава на ДП „Национална Компания Железопътна Инфраструктура”.

Съгласно „ПРАВИЛНИК за устройството и дейността на държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Поделение УДВК” изпълнява функции по осигуряване на дейността на предприятието по отношение използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равно поставени условия, като:

1. управлява влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
2. разработва графици за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози и с общините;
3. анализира влаковата работа с цел изчисляване на инфраструктурните такси;
4. приема заявките на превозвачите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз, в това число и на обществени превозни услуги, и предоставя достъп при условията, предвидени в Закон за Железопътния Транспорт;
5. разработва необходимите влакови и електрически "прозорци", необходими за поддържане и изграждане на железопътната инфраструктура;
6. организира и ръководи дейността на гаровия персонал, зает с влаковото движение, охраната на прелезите, обслужването на вагонните везни и дезинфекционните станции;
7. оказва методическо ръководство и контрол на персонала, зает с управление на движението на влаковете и гаровата дейност;
8. разработва нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението;
9. провежда активен маркетинг за търсене на нови пазарни сегменти и продажба на услуги, предоставяни от предприятието;
10. координира дейността на гаровия персонал и останалите поделения на предприятието и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност;
11. изготвя технически задания и други необходими документи по подготовката, проектирането и финансирането на инвестиционни обекти;
12. участва в научни и експертни съвети в предприятието и във външни организации по въпроси относно развитието на железопътната инфраструктура;
13. участва в и организира международни срещи, свързани със съгласуване графици на международните влакове, с международните жп коридори и със сътрудничеството със съседните и другите жп администрации.

В състава на поделение УДВК се намират и три регионални поделение за „Управление на движение на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) София, Пловдив и Горна Оряховица.

Към поделението се намират три регионални поделение „Управление движението на влаковете и гаровата дейност” София, Пловдив и Горна Оряховица. Те управляват 312 гари, 24 бр. разделни постове с общо 5124 бр. персонал, който непосредствено отговарят за безопасното движение на влаковете и маневрената дейност.

В началото на 2011 год. поделение УДВК е започнал работа с 5441 бр. персонал. След подобряване на организацията на работа в началото на 2012 год. започнахме работа с 5124 бр. персонал или с 317 бр. по- малко.

Основно задължение на експлоатационния персонал в поделение УДВК е да осъществява безопасен превоз на пътници и товари по железопътната инфраструктура чрез системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

В момента се експлоатират:

- Маршрутно - компютърни централизации - 4 бр.;
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ-М - МКВ - 4бр.;
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ – 190бр.;
- Електромеханични централизации - 39бр.;
- Релейни уредби за ключови зависимости – 84 бр.;
- Без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) - 14бр.

От състоянието на тези системи пряко зависи безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Гаровите централизации управляват обръщането на стрелки, заключването им в маршрути или индивидуално, подаване на разрешителен сигнал при заключен маршрут за влака, контрол на преминаването на влака по маршрута, като контролират всички условия за безопасност на маршрутите, определени в нормативните документи.

Неизправностите на ОТ са предпоставка за произшествие и увеличават риска за ползвателя на жп транспорт.

Редуциране на персонала през 2011 год.

- Закриване на гарите за службата по движението за част от денонощието;
- Намаление на административен и технически персонал в ръководствата и производствените звена;
- Закриване на регионални центрове от 21 броя на 15 броя;
- Промяна в организацията на работа в гарите без второ лице ръководител движение;
- Промяна в организацията на работа в гарите без постови стрелочници чрез ГДВ и въвеждане нови технически средства;
- Намаление на персонал зает с охранителна дейност;
- Поради намаленият обем от работа в гари– Подуене разпределителна,

Синдел разпределителна и Горна Оряховица разпределителна се извърши промяна в технологията и организацията на работа – от което са намалени 52 души експлоатационен персонал;

1. Дейности с приоритет за работа на поделение УДВК през 2012 год.

- Отдаване под наем на дезинфекционните станции;
- Закриване на РП Бригадир, РП Богданово и РП Побит камък след пресъоръжаване с ОТ;
- Намаление на отчетник и поемане на функциите му от технолог в регионалните центрове;
- Преобразуване на гари в РП;
- Промяна в технологията и организацията на работа в гарите;

От намаления обем работа за превоз останаха масови товари превозвани с блок влакове. С влизане на ГДВ 2011-2012 год. се промени технологията за работа в някои разпределителни гари. Гара Подуяне – разпределителна се закри за разпределителна дейност, като остана само източния район (приемен парк) за обслужване на локални влакове. Гарите Искър, Волуяк и Илиянци поеха основния товаропоток от нуждата за преработка на товари.

Очакваното намаление на персонала в поделение УДВК през 2012 год. от горните мероприятия заедно със закриването на прелезите в участъка Пловдив-Свиленград е от **115 души**.

III. Услуги извършвани от поделението.

Съгласно Ценовата листа на ДП „НК ЖИ” в сила от 01.08.2008 год., поделение УДВК предлага услуги свързани с управлението на влаковете и капацитета, а именно:

- Разработване на „прозорци” ;
- Изготвяне допълнителни разписания на влакове;
- Назначаване на возила с диспечерска заповед;
- Извършена маневрена дейност;
- Мерене на вагони;
- Дезинфекция на вагони;
- Продажба на билети;
- Изготвяне на инструкции;
- Провеждане на изпити на външни за работа със съоръжения на Осигурителна

техника и др.

През 2011 г. в поделение УДВК са разработени общо 29 826 броя „прозорци” за ремонт на железопътната инфраструктура. За разработените „прозорци” за нуждите на външни на ДП „НКЖИ” организации са реализирани приходи в размер на 72 000 лева, а през 2010 год. приходите са 41 184 лева, което е с 57,2 % в повече от 2010 г.

През 2010 год. са изготвени 24 267 бр. оперативни разписания на влакове, като приходите са 953 673,809 лева, през 2011 год. са изготвени 37 164 броя оперативни разписания на влакове, от което са реализирани приходи от 1 483 163 лева, с което е с 64,3 % в повече спрямо 2010 г.;

През 2011 год. са назначени возила с диспечерска заповед общо. 2 700 броя, от което са реализирани приходи от 157 984 лева, а през 2010 г. са реализирани приходи 69 828,928 лева което спрямо 2010 г.е с 44,2 % в повече.

Извършена е маневрена дейност през 2011 год. за 121 154 лева, а през 2010 год. приходите са 137 566 лева която е с 12 % по-малко от 2010 г.

През 2011 г. са изготвени инструкции на външни предприятия общо за 15 625 лева, а за 2010 г. за 16 593 лева.

През 2011 г. са измерени 71 353 вагона за 486 591 лева, а през 2010 г. са измерени 61188 бр. вагони за 367 128 лева.

През 2011 год. са дезинфекцирани 8379 бр. вагони за 476 085 лева с 24 човека, а през 2010 год. са дезинфекцирани 8003 бр. вагони за 430 013 лева с 55 бр. персонал.

Приходите, реализирани от поделение УДВК през 2010 год. и през 2011 год. са дадени в таблица № 1.

ТАБЛИЦА № 1

Услуга	Приходи 2010 год.	Приходи 2011 год.
Разработване на прозорци	41 184	72 000
Изготвяне допълнителни разписания на влакове	953 673	1 483 163
Назначаване на возила с диспечерска заповед	69 828	157 984
Извършена маневрена дейност	137 566	121 154
Мерене на вагони	367 128	486 591
Дезинфекция на вагони	430 013	476 085
Изготвяне на инструкции	16 593	15 625

В началото на 2012 год. се направи нова организация на работа относно изпращането на служебната кореспонденция. До този момент средно месечно се плащаше по 18 000 лв., а в годишен размер това са 216 000 лв. След направената организация разходите паднаха средно месечно на 3 700 лева или разходи за една година от 44 400 лева, което е от 171 600 лева икономия в годишен размер.

Като основно задължение на ДП „НК ЖИ” е изграждането и поддържането на железопътната инфраструктура за ползването и от железопътните превозвачи. Самото ползване от тях се отчита и се събират инфраструктурни такси. Инфраструктурната такса съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влакилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи. Формирането на таксата и определянето на размера на ставките на инфраструктурната такса се извършва въз основа на отчетените преки разходи и извършената работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

За резервирането на определено трасе от съответните превозвачи през валидностния срок на ГДВ, то те трябва да резервират трасето и да заплатят такса преминаване. Отчетените такси събрани през 2009, 2010 и 2011 год. са дадени в ТАБЛИЦА № 2

ТАБЛИЦА № 2

№		2009 год. (лева)	2010 год. (лева)	2011 год.(лева)
1	Влак/км.	31 511 565	30 637 517	31 242 807
2	Бруто тон/км.	13 753 178 101	13 437 271 095	13 896 301 512
3	Такса резервация	18 647 419	15 125 621	15 639 259
4	Такса Преминаване	83 126 419	75 637 074	79 981 194

В "Държавен вестник" бр. № 36 от 11.05.2012 год. е обнародвано Постановление № 92 от 4 май т.г. за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура - ДП НКЖИ. Постановлението влиза в сила от **1 януари 2013 г.**

Методиката е подготвена в изпълнение на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползването ѝ. Тя е прозрачна и чиста, с ясни правила за това, как се получава ставката на инфраструктурните такси. Съществена разлика между новата и в момента действащата методика е в третирането на видовете влакове. Досегашната тарифа облекчаваше изключително пътническите превози за сметка на товарните. В новата методика таксата не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички жп. линии от железопътната инфраструктура.

Визия и предложения за комплексно развитие на железопътната инфраструктура:

- По широко обхватна ОПТ в отделните сектори;
- Формулиране на атрактивни проекти и дългосрочни договори с цел привличане на инвестиции в производствени мощности за жп съоръжения, материали и оборудване;
- Изграждане на съоръжения позволяващи мобилност на товарите (инермодални терминали)
- Подобряване на железопътните връзки и подходи на територията на българските пристанища
- Изготвяне на дългосрочна програма за поддръжка на новоизградената инфраструктура

- Изграждане на достъпна среда и комплексно обновяване на ключови гари
- Изграждане и внедряване на високотехнологични системи за управление и контрол на влаковото движение

IV. Развитие на ДП „НК ЖИ” и на поделение УДВК за периода 2014 год.-2020 год.

1. Модел на нова структура и начин на управление на поделение УДВК.

Промяна на организационната и управленска структура ще се извърши през 2014 г. Предвижда се поделение УДВК да излезе от състава на Централно управление на ДП „НКЖИ” и да се обособи като самостоятелно поделение с регионални структури.

Функционалната структура ще се състои от централно и регионално ниво.

Управлението и административното обслужване на персонала на поделението ще се осъществява на централно ниво, като за целта ще се обособят допълнително съответните отдели, които да допълнят сега съществуващите отдели, натоварени с чисто експлоатационни функции.

На регионално ниво ще има три структурни звена, които ще изпълняват само оперативни функции.

Предложението ни за този тип функционална структура произтича от сравнително еднородния характер на дейността на поделение УДВК във всички гари и оперативно-диспечерски звена, както и от функциите и служебните задължения, с които са натоварени служителите на поделението в жп мрежата управлявана от ДП „НКЖИ”.

Реализацията на този модел организационно-управленска структура ще се постигне с наличния управленски и административен персонал, като определени дейности ще се оптимизират, както по отношение на организацията на работа, така и по отношение на броя заети административни служители.

Предвижда се да бъде реализирани следните цели:

- подобряване на организацията на работа по отношение безопасността на превозите и координацията по отношение на превантивната и контролна дейност върху работата на експлоатационния персонал на поделението;
- централизиране на управлението и администрацията;
- намаляване ръководните нива над експлоатационните пунктове;
- оптимизиране на административното обслужване;
- закриване на неефективни дейности.

2. Осигурителна техника.

❖ Изграждане на гарови компютърни системи за управление от едно работно място (гара) няколко експлоатационни пунктове (други гари или разделни постове). Приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I категория.(гарите от Крумово до Ябълково).

❖ Замяна на остарели гарови системи осигурителна техника с ново поколение компютърни централизации.

- гара Червен бряг;
- жп възел Горна Оряховица;
- жп възел Русе разпределителна;
- жп възел Варна;
- жп възел Бургас.

❖ Изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS (Европейска система за влаков контрол) и по следващо изграждане

на ERTMS (Европейска система за управление на железопътния трафик) с цел постигане на съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС.

❖ Изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковете диспечери и енергодиспечери. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда.

❖ Пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери с автоматични прелезни устройства.

❖ Изграждане на система от устройствата за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. **check point разположени по цялата жп мрежа**, като чрез тях ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява ДП „НКЖИ”.

❖ Замяна на сега действащите стари вагонни везни със съвременни електронни везни, **които могат да измерват вагоните във време на движение**. По този начин ще подобри отчитането на натоварването на вагоните, което от своя страна ще доведе до много по-точно изчисляване на инфраструктурните такси, които начислява ДП „НКЖИ”.

❖ Проектиране и изграждане на три регионални диспечерски центъра в София, Пловдив и Горна Оряховица за управление 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 (СТС). Освен изграждащият се диспечерски център Пловдив за участъка Пловдив-Свиленград, приоритетно следва да се пристъпи към поетапна реализация на такива системи в участъка Пловдив-Бургас, София-Пловдив, София-Карлово, София-Мездра, Русе-Горна Оряховица-Каспичан, Русе-Каспичан-Варна, Мездра-Горна Оряховица, София-Кулата, които заедно със системите предвидени за управление на влаковото движение по проекти с Европейско финансиране по останалите жп участъци да станат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб.

Единият диспечерски център за управление и контрол на движението на влаковете изграден на базата на изградените три регионални диспечерски центъра, като програма минимум, трябва да осигурява:

- диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление;
- технически контрол върху състоянието на жп линиите;
- централно обработване на данни за системата за управление;
- централно съхранение и обработване на данни за реализираното влаково движение;
- обработка на данните за нарушения в експлоатационния процес;
- диспечерско регулиране на движението в управлявания жп участък чрез системата за управление;
- анализ на експлоатационния процес;
- надеждни стационарни и мобилни съобщения;
- разпределение на информацията за експлоатационния процес по потребители (анализ, изчисление на инфраструктурни такси, превозвачи и др.);

3. Проектиране, разработване и внедряване на “Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП „НКЖИ”.

Във връзка с изискванията наложени от Европейската комисия (Директива 2001/16/ЕК, Решение 2004/446/ЕК и Решение 62/2006/ЕК, за подобряване работата по планиране и управление на движението на влаковете и за реализирането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост на „Телематични приложения за товарни превози“ на ЕК, ДП „НКЖИ“ трябва да внедри Система за управление на влаковата работа (СУВР). Поделение УДВК предвижда през 2014 г. да се внедри тази система.

Предназначението на системата е да подобрява на планирането и управлението на влаковата работа, да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа, изчисляване на инфраструктурни такси, водене на статистика, подготвяне на данни за анализ. Обхваща широк кръг от дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове – дългосрочно планиране, краткосрочно планиране, диспечерско регулиране, оперативно отчитане, както и връзка с телематичните системи за товарни превози на трансевропейската конвенционална железопътна система. СУВР дава възможност на потребителите да получават необходимите им справки в зависимост от дадените им пълномощия.

СУВР трябва да изпълнява всички изисквания на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на „Телематични приложения за товарни превози на трансевропейската конвенционална железопътна система“.

4. Проекти за модернизация и рехабилитация на жп участъци от жп инфраструктурата на ДП „НКЖИ“.

А. Основни проекти в изпълнение по ПРИОРИТЕТНА ОС 1:

- **Електрификация и реконструкция на жп линия Пловдив - Свиленград – турска/гръцка граници.**

ФАЗИ НА ПРОЕКТА

ПЪРВА ФАЗА: Електрификация и реконструкция на железопътната линия в участъка от гара Крумово до гара Първомай с дължина от **37 км** и се финансира от ИСПА/КФ, като стойността на договора е от **99 792 441.00 €**. Изпълнението на строителството е 98%, а усвоените средства са 89.5%

ВТОРА ФАЗА: Електрификация и реконструкция на железопътната линия в участъка от гара Първомай до гара Димитровград с дължина от 31 км и финансиране от ИСПА/КФ, като стойността на договора е от **68 000 000.00 €**. Изпълнението на строителството е 78%, а усвоените средства са 81.7%

ТРЕТА ФАЗА: Електрификация и реконструкция на железопътната линия в участъка от гара Свиленград до турска граница с общадължина от **16 км** и финансирана по Оперативта Програма Транспорт.

Цена на договора – **69 999 666 лв.** без ДДС. Изпълнението на строителството е 65%, а усвоените средства са 59.1%

ЧЕТВЪРТА ФАЗА: Електрификация и реконструкция на железопътната линия в участъка от гара Димитровград до гара Свиленград – гръцка граница с дължина от **66 км** и финансирана по Оперативта Програма Транспорт – ОПТ

индикативна стойност на проекта **207 446 936 евро** без ДДС. Срок за завършване на строителството към 31.12.2014 г

Системи за осигурителни инсталации и телекомуникации: обхваща целия участък на проекта: от гара Крумово до гара Свиленград - турска граница с дължина от **150 км** и финансирана от ИСПА/КФ, като стойността на договора е от **35 557 047.06 €**. Изпълнението на строителството е 78%, а усвоените средства са 49.1%, срок за завършване на строителството към 31.12.2014 год.. **(ПРИЛОЖЕНИЕ № 1)**

Б. Рехабилитация на жп инфраструктура по жп линия Пловдив – Бургас

Железопътната линия Пловдив – Бургас е част от ТІНА мрежата и Транс-европейски транспортен коридор VIII. Съществуващата железопътна линия Пловдив – Бургас е електрифицирана с обща дължина **292 км**, от които **139 км** – единична и **153 км** – двойна линия.

Обща стойност на проекта е на стойност от **595 159 215,69** лв. (с ДДС)

Проектната скорост по железопътната линия варира между 100 – 160 км/ч. Цялата железопътна линия е оборудвана с Автоматична влакова система за сигурност тип ETCS ниво1.

❖ **Позиция 1** - Рехабилитация на жп отсечка Михайлово - Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път **21 км** със стойност от **29 652 343** лв. без ДДС със срок на изпълнение от 15 месеца;

❖ **Позиция 2** - Рехабилитация на жп отсечки Стара Загора - Ямбол и Завой–Зимница, с приблизителна разгъната дължина на железния път **120 км** със стойност от **151 536 000** лв. без ДДС със срок на изпълнение от 38 месеца;

❖ **Позиция 3** - Рехабилитация на жп отсечка Церковски - Карнобат, с приблизителна разгъната дължина на железния път **122 км.**, стойностна участъка **135 780 506** лв. без ДДС със срок на изпълнение от 31 месеца.

❖ Усвоени средства по договорите възлизат на **30 017 254** лв. което представляват 10% от стойността на договора

В. Модернизация на жп линия София - Пловдив

Първи участък

Обхваща жп отсечката от гара София до гара Елин Пелин (24 км)

Модернизацията ще се извърши без напускане на съществуващата полоса;

Идейният проект е приет на ЕТС на ДП НКЖИ;

Изграждането ще е със средства от ОПТ/ДБ през втори програмен период.

Втори участък

Обхваща жп отсечката от гара Елин Пелин до гара Септември (79 км)

За постигане на проектните параметри на модернизираната железопътна линия е необходимо напускане на съществуващото трасе;

Предстои изготвяне на доклад по ОВОС, провеждане на обществени обсъждания, изготвяне на технически проекти и провеждане на отчуждителни процедури. Очаквано начало на строителни дейности 2014 г.

Предстоящите дейности ще се финансират със средства от ОПТ/ДБ.

Трети участък

Обхваща жп отсечката от гара Септември до гара Пловдив (**53 км**)

Модернизацията ще се извърши без напускане на съществуващата полоса;

Процедура за избор на изпълнител/и за проектиране и строителство на железен път и съоръженията на енергозахранването.

С оглед ускоряване на строителните дейности, участъкът е разделен на три лота:

Позиция 1 “Модернизация на железопътната отсечка Септември-Пазарджик”, включително гарите Септември и Пазарджик, като дължината на отсечката е 17,61 км и стойност на договора е 57 083 580,24 лв без ДДС.

Позиция 2 “Модернизация на железопътната отсечка Пазарджик-Стамболийски”, включително гарите Огняново и Стамболийски, като дължината на отсечката е 19,31 км и стойност на договора е 49 842 820,26 лв без ДДС.

Позиция 3 “Модернизация на железопътната отсечка Стамболийски – Пловдив”, включително гара Тодор Каблешков, като дължината на отсечката е 15,81 км и стойност на договора е 50 934 435,25 лв без ДДС